LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 2 (29) WARSZAWA, LUTY 1926 Rok IV



ZOFJA KAMIŃSKA — GŁOWA PUŁK. RAYSKIEGO

* *

*

Rozprawy budżetowe Sejmu są dla każdej pracy państwowej punktem wyjścia i administracyjnem colloquium.

Przed sądem Sejmu

Moment ten ważny zbliża się dla lotnictwa polskiego. Staje ono przed Sejmem w niepewności, jakiemi drogami ma pójść z woli narodu i jaka przyszłość je czeka, jaki program zostanie przyjęty i jaki je oczekuje plan pracy.

Wielkie nadzieje z lotnictwem związane i wielkie również obawy przed skutkami dla opóźnionych w jego rozwoju państw sprawiły, iż czynione są powszechnie tak wielkie wysiłki do jego rozwoju, że odbywa się on w nadzwyczaj szybkiem tempie.

Dzieje się tak dzięki planowej działalności państw centralizujących zdrową inicjatywę, harmonizujących całość pracy, wykonywających plan środkami Skarbu.

Pomimo jednak szybkiego tempa rozwoju lotnictwa, plan lotnictwa musi być na dłuższą obliczony metę. Oczywiście, rozwój zawierać może niespodzianki, które z roku na rok mogą wymagać mniej lub więcej drobnej korektury.

Plan rozbudowy lotnictwa na okres długoterminowy, we wszystkich działach żeglugi powietrznej, jest pilną koniecznością państwa, które świadomie chce tworzyć swą przyszłość i które chce ją tworzyć z jaknajwiększą wydajnością pracy.

Kryzys lotnictwa cywilnego

Okres, w którym Sejm rozpoczyna swe debaty budżetowe jest okresem kryzysu lotnictwa cywilnego. Przemysł, co ledwie stanął na nogach i nie zdążył jeszcze okrzepnąć, znalazł się wobec grozy niedostatecznych dla jego istnienia zamówień, — komunikacja lotnicza daleka od stanu samowystarczalności może lada dzień stanąć wobec wzrostu drożyzny i nie uwzględniających tego wzrostu subsydjów. Sytuacja jest groźną. Jeżeli trudnem jest pociągnąć kapitały do lotnictwa, ruina kapitału lotniczego wywołać może definitywny odwrót kapitału prywatnego, którego ściągnięcie w przyszłości po takich doświadczeniach będzie związane z olbrzymiemi trudnościami i skutkiem tego z wielkiemi kosztami dla Państwa.

Rękojmie rozwoju lotnictwa

To też lotnictwo, wobec ciągłych przypływów i odpływów naszej polityki państwowej, musi mieć rękojmie istnienia.

Nie stawiamy żadnych postulatów konkretnych — mogą to być umowy długoterminowe, mogą to być te czy inne formy zainteresowania skarbu państwa w przemyśle i komunikacji, obie te metody mogą wreszcie być równocześnie stosowane.

Nie wysuwamy narazie żadnej.

Bez tych gwarancji rozwoju cywilne lotnictwo polskie będzie nadal dziwnym aglomeratem opanowanych przez bezapelacyjną wiarę lunatyków skrzydeł i spekulantów, chcących nadmiernemi zyskami w najkrótszym czasie zamortyzować swój strach przed przyszłością.

P. senator Januszewski u p. min. Chądzyńskiego

Zagadnienia lotnictwa są jeszcze wciąż rozproszkowane i dalekie od jednolitego ujęcia. Znalazły one jednak w obecnym gabinecie dobrą wolę i obywatelskie zrozumienie. Pan minister Chądzyński zajął się ze szczególnem zainteresowaniem resortem lotnictwa cywilnego w Ministerstwie Kolei. Reorganizacja władz lotniczych w ministerstwie stała się przedmiotem jednej z konferencji p. min. Chądzyńskiego z p. premjerem Skrzyńskim, a budżet przedmiotem kontrowersji ze Skarbem.

Konferencja p. min. Chądzyńskiego z p. senatorem Januszewskim dnia 26 stycznia nawiązała nić porozumienia między organizacją społeczną polskiego lotnictwa, jaką jest Liga Obrony Powietrznej Państwa a p. ministrem kolei, która przekształcić się powinna w znak współpracy, niezbędnej dla rozwoju lotnictwa.

Od Redakcji

Redakcja Lotu Polskiego poświęca najbliższy numer pisma organizacji i wynikom pracy lotnictwa francuskiego. Numer ten, opracowany przez fachowców francuskich, wyjdzie w zwiększonej objętości i ze znaczną ilością ilustracyj. Cena pozostaje bez zmiany. Zamówienia należy kierować zawczasu do Administracji Lotu Polskiego.

Wielkie przeloty powietrzne

Koniec wojny światowej zostawił przemysł lotniczy prawie we wszystkich wielkich państwach europejskich w stanie nadzwyczajnego rozwoju. Oczywiście, ówczesny wysiłek zarówno konstruktorów, jak lotników, był skierowany wyłącznie ku celom wojennym. Gdy więc europejska wojna się skończyła, fabryki samolotów, przeładowane poprzednio zamówieniami wojskowemi, ujrzały nagle jakby kres swego gwałtownego rozwoju i znalazły się w położeniu dość krytycznem. Na szczęście, nie tylko wojenna, lecz i kulturalna, doniosłość lotnictwa była już wówczas dostatecznie oceniona i po okresie krótkim zastoju, we wszystkich krajach poczęto czynić wielkie wysiłki w kierunku zachowania swych, tak drogo opłaconych sił powietrznych, tak nieodzownych dla obrony i dla bezpieczeństwa kraju.

W szerokich sferach, nie zawodowych, nie zdawano sobie jednak sprawy, jak ogromne usługi oddać może lotnictwo, jako środek komunikacyjny. Należało więc wykazać sprawność samolotów w tym kierunku, przezwyciężyć sceptycyzm, spopularyzować ten nowy czynnik współczesnego cywilizowanego życia. Zadanie to nie łatwe i w tym celu należało jeszcze złożyć wiele dowodów, zorganizować nie mało meetingów, dokonać odległych podróży, przelecieć ponad oceanami, przebyć pustynie, pobić wszystkie istniejące rekordy.

I oto następuje okres wielkich podróży powietrznych, mających stwierdzić wszystkie możliwości lotnictwa. Przeloty ponad całą prawie Europą były już dokonane podczas zawodów sportowych, jeszcze przed wojną, nie mogły więc wywrzeć głębszego wrażenia. Dla oddziałania na wyobraźnię, trzeba więc było przelecieć oceany, przebyć pustynie, połączyć powietrzną drogą antypody.

Szereg sensacyjnych podróży zaczyna się jeszcze w r. 1924-ym, przed którym były one rzadkiemi, choć pięknemi wyjątkami. Czterech lotników amerykańskich: Smith, Wode, Nelson i Martini wyrusza w dn. 17 marca z lotniska Santa Monica w Sacramento (Kalifornja), w celu powietrznego okrążenia świata. Lecą w kierunku zachodnim: przez Alaskę, Japońskie wyspy, Szanghaj, Hongkong, Saigon, Allahabad, Karaczi, Bagdad, Konstantynopol, Bukareszt, Wiedeń, Paryż, Londyn, Reykiavik, Frederiksdal, Indian Harbour, Nowy Jork, Waszyngton, Chicago, El-Paso, (— wymieniliśmy oczywiście tylko większe przystanki), by wrócić wreszcie na swe lotnisko w Santa Monica, skąd przelatują jeszcze tysiąc kilkaset kilometrów do San Francisco, Eugéne i Seattle. Całkowita przebyta odległość wynosiła 49.561 km., przelecianych w przeszło 350 godzin lotu, w 66 etapach dziennych, przy przeciętnej szybkości $137^1/_2$ km. na godzinę. Wraz z odpoczynkami podróż trwała 175 dni.

Użyto do niej dwupłatowce typu Douglas D. T. 2, konstrukcji mięszanej (drzewno-metalowej), — samolot pozwalał na szybką zmianę pływaków na koła i odwrotnie. Były one zaopatrzone w silniki Liberty 400 MK. Przewidziano pięciokrotną zmianę silników, w rzeczywistości jednak zaszła potrzeba kilku zmian dodatkowych, skutkiem ciężkich warunków, jakiemi są dla silnika gwałtowne różnice temperatury atmosferycznej w różnych klimatach. Promień działania aparatu Douglas z pływakami wynosi 2600 km., na podwoziu z kołami — 3500 km. Żaden jednak z amerykańskich lotników nie przebył ani nad morzem, ani nad lądem nawet połowy tej odległości w jednym etapie.

Był to pierwszy dokonany lot naokoło świata, którego wartość uwypukla bardziej jeszcze fiasco równoczesnej wyprawy anglika Mac Laren'a, z dwoma towarzyszami, na wodnopłatowcu — amfibji Vickers-Vicking (26.III), która zdołała przelecieć w ciągu 130 dni zaledwie 20.800 km. i po kilku zmianach silnika i samolotu, rezygnuje.

Piorunujące wrażenie wywołuje lot porucznika Pelletier d'Oisy, który wyruszył w dn. 24 kwietnia z Villacoublay, na aparacie Breguet XIX z motorem Lorraine-Dietrich 400 MK., przez Indo-Chiny do Tokio. Zarówno ze względu na swą szybkość, na odległość etapów, nadzwyczajną wytrwałość pilota i jego doskonałą orjentację, wreszcie wytrzymałość samolotu i silnika, lot „Pivolo" usprawiedliwiał powszechne zdumienie.

W pierwszym dniu podróży d'Oisy dokonywa przelotu z Paryża (Villacoublay) do Bukaresztu, to jest 1895 km. w 10 godz. 45 min. Następnego dnia, 25 kwietnia, przelatuje z Bukaresztu do Aleppo, 1305 km. w 8 godz.; 26 kwietnia Aleppo — Bagdad — 805 km. w 4 godziny; 27.IV, Bagdad—Buszir — 860 km. w 4 godz. 30 min.; 28.IV Buszir—Bender—Abbas—620 km. w 3 godz. 30 min., 29.IV Bender-Abbas—Karaczi — 1230 km. w 7 godz. 15 min. Tak więc w ciągu pierwszych 6-ciu dni, niestrudzony pilot przelatuje około 7000 km. Ten bajeczny rozpęd wstrzymany jest na dni kilka w Karaczi z powodu drobnej naprawy samolotu, któremu nie służą tropikalne indyjskie upały. Lecz już w dn. 9 maja d'Oisy jest w Kalkucie, 13 maja w Saigonie, dwudziestego maja w Szanghaju. W ten sposób 13.440 km. zostały przebyte w 90 godz. 55 m. lotu, w 14 etapach, przy ogólnem trwaniu podróży 27 dni.

W Szanghaju, z powodu wadliwej sygnalizacji na lotnisku, samolot d'Oisy'ego wpada w szeroki rów, przewraca się i łamie. Do dalszej podróży dzielnemu lotnikowi rząd chiński oddaje na usługi jeden ze swoich aparatów, starszy typ Bregueta XIV. W dn. 29 maja d'Oisy wyrusza dalej, do Pekinu, skąd przez Mukden, Haidjon, Osakę, w dn. 9 czerwca przybywa do Tokio. Tak więc, mimo nieszczęśliwy wypadek i wywołane przezeń opóźnienie, Pelletier d'Oisy przebył odległość w linji powietrznej 17.837 km., faktyczną zaś 20.146 km. w 120 godzin, w ciągu 20 dni lotu, przy ogólnem trwaniu podróży 47 dni, osiągnął więc rezultat imponujący.

Przeloty te rozpoczynają sobą, że się tak wyrazimy, erę wielkich przelotów, do których stają wszystkie narody lotniczego autoramentu i dość przejrzeć szpalty „Lotu Polskiego" za r. 1925, aby zdać sobie sprawę z tych wysiłków.

To też zajmiemy się tylko najwybitniejszemi i najbardziej udanemi.

Z LOTU PŁK. L. RAYSKIEGO



MADRYT

Lot misji de Goys'a i Vuillemin z Paryża do jeziora Czad w początku roku 1925, nad rozpalonemi piaskami Sahary na dwuch płatowcach czterosilnikowych Bleriota, niestety skutkiem pomyślnym uwieńczony nie był i już po przelocie najpotężniejszej w świecie pustyni, zakończył się wypadkiem w Niamey dn. 7 lutego, skąd już pozostała do przelecenia nieznaczna stosunkowo odległość do portu Lamy

Zato podkreślić należy afrykańską podróż kapitanów Arrachart'a i Lemaitre'a, którzy przelecieli 12.000 kilometrów, z czego część bardzo znaczną ponad czarnym kontynentem. Zaraz na początku podróży (w dn. 3 i 4 lutego ub. r.) dwaj lotnicy stawiają rekord najdłuższego przelotu w linji prostej, przebywając drogę z Etampes do Villa-Cisneros, to jest 3166 km. Następnego dnia, etap Villa Cisneros — Dakar — 780 km. Z Dakaru kierują się w drogę powrotną, przez dawniej tak tajemnicze Timbuktu, ponad Saharą. Już prawie na krańcach pustyni lotnicy napotykają burzę, podnoszącą takie tumany piasku, iż tracą orjentację i są zmuszeni po 12-o godzinnym locie i przebyciu 1950 km. lądować z braku benzyny w pustyni, w okolicach Ain-Mezzeur, o 150 km. od El-Goled. Spędziwszy chłodną, ciężką noc w pustyni, spotykają araba, który służy im za przewodnika do El-Goled. Po 17 dniach ratunkowy samochód odszukuje opuszczony płatowiec, który po drobnej naprawie, w dn. 9 marca wyrusza w dalszą drogę, przez Algier, Fez, Casablancę, Barcelonę, by w dn. 24 przybyć triumfalnie do macierzystego portu w Villacoublay. Podkreślić należy, iż motor Renault 500 MK. nie był zmieniany i, pomimo tak ciężkich warunków, pracował prawidłowo około 100 godzin.

Interesującym był przelot belgijskich pilotów Tieffry, Roger z mechanikiem de Bruyeker'em, między Belgją, a jej afrykańską kolonją Kongo. Do przelotu użyto płatowca Handley Page z dwoma motorami Siddeley i jednym Rolls-Royce, zbudowanego w belgijskiej wytwórni. Podróż trwała ogółem 51 dni, przyczem przeleciano 8124 km. w 15-u większych etapach.

Z pośród ulewy wielkich lotów, dokonanych w roku 1925 są trzy, które szczególnie zasługują na wymienienie. Są to wielkie przeloty Arracharta i Carola, Rayskiego i de Pinedo, oraz zbiorowe loty japończyków Abe i Kawaczi z Tokio przez Syberję do Paryża, rosjan z Moskwy do Pekinu i Amundsena do bieguna północnego, któremu Lot Polski wiele szpalt już poświęcił i niejedną poświęci w czasie najbliższym.

Lot Arracharta z inż. Carolem na płatowcu Potez XXV z Paryża po przez główne stolice Europy w imponującym czasie trzech dni wywołał podziw świata.

Arrachart i Carol odlatują dnia 10 sierpnia



NAD WYSPĄ LESBOS fot. L. Rayski



SPOTKANIE ABE I KAWACZI W PARYŻU

o godz. 4 m. 15 z Paryża, tegoż dnia o 6-ej min 10 wieczorem są w Konstantynopolu, skąd nazajutrz rano o 4-ej odlatują do Moskwy, gdzie są tegoż dnia o 8-ej min. 15 wieczorem. Nazajutrz przebywają 3050 km. przestrzeni Moskwa — Warszawa — Kopenhaga – Paryż w 15 godz. 35 min. lotu,—odlot z Moskwy rano o 3-ej min. 30, Warszawa o 9-ej 25 min., Kopenhaga o 2-giej min. 30 — Paryż wieczorem o 9-ej min. 35.

Z krótkiemi zatrzymaniami po drodze w Belgradzie, Bukareszcie, Warszawie, Kopenhadze i noclegami w Moskwie i Konstantynopolu, dzielni lotnicy przebyli 7400 km. w ciągu dni trzech a godzin lotu 38 min. 35.

Poza znakomitym stylem lotu jest rzecz, którą trzeba podkreślić. Granice państw, polityczne animozje znikły wobec ogromu czynu lotników i zarówno Moskwa, jak i Paryż połączyły się we wspólnym entuzjazmie.

Czyn Arracharta i Carola sięgnął pod polityczne warstwy ducha ludzkiego.

A czyn Rayskiego?

Zbyt dobrze musi być znanym każdemu polakowi, byśmy musieli go przypominać. Jest faktem, że był on niespodzianką dla społeczeństwa polskiego, ale nawet dla fabryki, z której L. Rayski wziął samolot do wykonania swego fantastycznego zamierzenia. Karjera lotnicza Rayskiego usprawiedliwiała jak najpiękniejsze nadzieje, lot jednak odbył się bez zwykłych przygotowań i bez uprzedzenia. Po Madrycie, Casablanca, Tunis, Ateny, Konstantynopol, feeryczny kalejdoskop narodów, krajów, kontynentów, mórz, klimatów — i wreszcie na 6-y dzień lotu w porze obiadowej Warszawa, gwarząca o sensacjach Londynu, Pekinu, Honkongu, lecz niewiedząca nic o dokonywującym się, szybszym od własnych depesz Rayskiego, rajdzie, który tak wysoko nas w lotnictwie świata postawił. Przestrzeń efektywna około 8000 km. w 48 godz. lotu nad najtrudniejszemi terenami świata.

Finisz r. 1925 należy do marki za de Pinedo. Bankiety stolic Anglji i Francji uświęciły ten finisz włoskiego pilota. Raid de Pinedo — 55.000 km. Sesto-Calende (półn. Włochy)— Melbourne (Australja) — Tokio — Rzym. Lot ten długości prawie równej $1^1/_3$ równika, dokonany na jednym samolocie, Savoia 16-ter. wykonany w ciągu pół roku od 21 kwietnia do 7 listopada, usprawiedliwia powszechne uznanie dla wytrawnego pilota, jakim jest de Pinedo, świetnego mechanika, jakim był Campanelli i doskonałego egzaminu konstrukcyjnego Savoia i silników Lorraine.

Nie zapominajmy o jednym wielkim czynniku świetnej imprezy, o Mussolini'm. Jest on nie tylko lotnikiem, odczuwającym drgnienie każdego skrzydła, włochem rozumiejącym znaczenie unoszącej się nad dalekiemi krainami świata trójbarwnej kokardy włoskiego płatowca — jest on filozofem gestu. Gest Mussolini'ego, mianujący majora de Pinedo pułkownikiem, składający mu miljonowy dar narodowy w pałacu Chigi, order Anunziaty, otworzył dla pilota Włoch nietylko królewskie i republikańskie podwoje stolic świata, ale i serca jego obywateli.

Na progu roku, który zapowiada serję nowych wielkich wysiłków lotniczych, życzyć winniśmy całemu lotnictwu takiej twórczej i serdecznej opieki.

Z AMERYKAŃSKIEGO LOTU NADOCEANEM SPOKOJNYM



START WODNOPŁATOWCÓW PN-9 W LOCIE DO HONOLULU

PPŁK. PIL. CZ. ŁUPIŃSKI

Odysseja Rodgersa na wodach Pacyfiku

Lot przez ocean Spokojny, z wybrzeży Kalifornji do Honolulu na wyspach Hawajskich, o którym pisaliśmy w Nr. 24 i 25 „Lotu Polskiego" w r. ub., jak wiadomo, zakończył się niepowodzeniem.

Skonstruowane specjalnie dla przelotu dwa wodnopłatowce typu PN—9 Nr. 1 i Nr. 2 wyleciały z zatoki S. Paulo w S. Francisco dn. 31 sierpnia r. ub. Były to wielkie dwupłaty o łodzi metalowej poruszane przez dwa silniki Packarda po 475 MK. Trzeci zaś wodnopłatowiec PB—1 nie mógł odlecieć, gdyż w ostatniej chwili zauważono niezbędność zmiany silnika.

Celem umożliwienia startu przeładowanym wodnopłatowcom usunięto z zatoki wszystkie parostatki, żaglowce, jachty i łodzie.

Płatowce wojskowe, krążące ponad zatoką podczas uroczystości odlotu potężnych statków powietrznych, z chwilą oderwania się tych ostatnich od wody, uszykowały się natychmiast pięknemi i doskonałemi ewolucjami w szereg i odprowadziły podróżnych do wyjścia na ocean.

Przepowiednie meteorologiczne były pomyślne dla lotu.

Załogom zalecono odbycie lotu na wysokości 300—600 m.

Na całej linji tego wielkiego przelotu poprzez każde 200 mil morskich (320 km.) rozstawiły się, jako bazy ruchome, okręty wojenne.

Wodnopłatowiec Nr. 2 po odlocie na 480 km. od wybrzeży zachodnich zmuszony był do wylądowania, ze względu na zepsucie się przewodów oliwienia silnika.

PN—9 Nr. 1 unosił na swym pokładzie załogę złożoną z 5 osób, w tem d-cę wyprawy; pilotował John Rodgers.

Doleciał on szczęśliwie, w przeciągu 22 godzin, do ósmego okrętu, to jest do odległości 2560 km. od wybrzeży St. Zjedn., przy szybkości przeciętnej lotu około 115 km. na godzinę.

Lot odbywał się takim sposobem.

Nr. 1 po wylocie, z S. Francisco o godz. 14 min. 46 31 sierpnia, przeszedł nad pierwszym okrętem o godz. 17 min. 50, nad drugim — o godz. 20 min. 50, nad trzecim o godz. 23 min. 55.

Załoga czwartego okrętu nie widziała wodnopłatowca. Nad piątym — PN—9 Nr. 1 przeszedł o godz. 4 min. 45 dn. 1 września, a nad szóstym (statek-lotnisko „Langley") — o godz. 7 min. 10; nad siódmym — o godz. 10 min. 27 i nad ósmym — o godz. 13.

Jednakże za czas 22-godz. lotu pogoda zmieniła się zupełnie.

Zadął silny wiatr czołowy, burząc wody oceanu i nadomiar tego zaczął padać deszcz.

Ostatni meldunek Rodgers'a był datowany godz. 13-tą.

Zdawało się, że Nr. 1 zginął bezpowrotnie w bezbrzeżnych pustyniach wodnych Pacyfiku, grzebiąc nazawsze w bezdennych otchłaniach odważnych śmiałków.

Nie można powiedzieć, że poszukiwania zaginionych rozpoczęły się bezzwłocznie, gdyż Dep. Marynarki czekał do nocy, a następnie do rana dn. 2 września i wtedy dopiero stwierdzono, że lotnicy zginęli bez śladu.

Zarządzone poszukiwania za pomocą wodnopłatowców, łodzi podwodnych i całej floty, przebywającej na wodach hawajskich, nie dały pożądanych rezultatów.

Przyczyny wymuszonego wodowania PN—9 Nr. 1 były zupełnie wyraźne.

D-ca jego meldował radjogramami kilkakrotnie w przeciągu ostatnich godzin lotu, że dzięki silnemu wiatrowi czołowemu znacznie zmniejszyła się szybkość posuwania naprzód i że zapas posiadanej benzyny nie pozwoli na dotarcie do brzegów archipelagu Hawai, oraz że wodowanie na wzburzony ocean nie zapowiada nic pomyślnego. Poszukiwania tygodniowe zaginionych przez połączone siły morskiego i lądowego lotnictwa oraz floty były bezowocne.

Stracono już wszelką nadzieję odnalezienia, żywej lub martwej, załogi PN—9 Nr. 1.

W pierwszej połowie września (10-go) jedna z amerykańskich łodzi podwodnych, powracająca do domu z Australji, otrzymała rozkaz zmiany kursu, celem przeszukania, zdawało się zupełnie bezcelowego, obszaru oceanu, znajdującego się w odległości 800 km. od wytkniętej linji lotu.

Łódź ta napotkała PN—9 Nr. 1 w odległości 25 km. od wyspy Kayai.

Przygody Robinsonów powietrznych rozpoczęły się z chwilą spalenia ostatniego atomu benzyny, kiedy trzeba było wybierać wśród burzliwego i mocno falującego oceanu miejsce do wodowania.

Nazajutrz obok PN—9 przepłynął okręt handlowy, nie dając pomocy, mimo sygnałów rozbitków.

Dn. 8 września załoga widziała nawet na horyzoncie poszukujący ich wodnopłatowiec, jednak nie była dostrzeżona. Radioodbiornik działał, wskutek czego zaginieni wiedzieli, że są poszukiwani. Jednakże ostatnie wiadomości były hiobowe, gdyż wszystkie patrole straciły nadzieję na odnalezienie rozbitków, sądząc, że leżą już oni wraz z wodnopłatowcem na dnie oceanu.

Zapas żywności był wzięty tylko na 5 dni.

Z początku załoga piła wodę deszczową. Z chwilą wyczerpania się jej, dzięki szczęśliwemu trafowi, że matka Rodgers'a dała mu przed odlotem aparacik do destylowania wody morskiej, nikt nie zaznał mąk pragnienia. Odnalezieni odmówili opuszczenia wodnopłatowca, wobec czego łódź odprowadziła go na linach do najbliższego portu na wyspach Hawai.

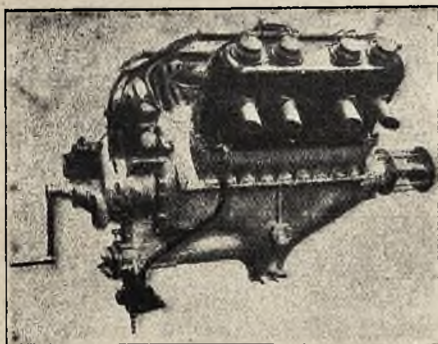
Wiadomość o odnalezieniu lotników wywołała entuzjazm niesłychany w całych St. Zjedn., gdyż wszyscy stracili już nadzieję na ich ratunek. Wodnopłatowiec PN—9 pomimo swego 10-dniowego przebywania na wodach oceanu okazał się w stanie znakomitym, co podkreśla jego doskonałą konstrukcję i mocną budowę.

JERZY FALKIEWICZ

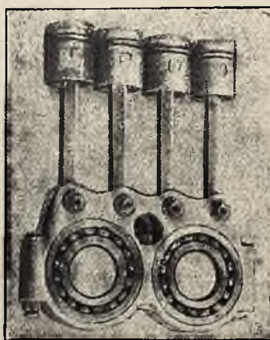
XIX Salon Samochodowy w Brukseli

Oddział lotniczy

Należało było przewidywać, iż brak w tym roku salonu paryskiego wpłynie na znakomite powiększenie liczby eksponatów w dziale lotniczym samochodowego salonu w Brukseli w porównaniu z poprzednią, XVIII-ą wystawą. Tak się jednak nie stało, a przyczyn należy szukać przedewszystkiem w fakcie, iż dawny materjał lotniczy nie budzi już więcej zainteresowania a nowe prace



SILN. MINERVA 150 MK.



TŁOKI SILNIKA WEGSCHEIDERA

są okrywane coraz to większą tajemniczością. Reprezentowane jako państwo jest wyłącznie Belgja, pozostałe zaś eksponaty należą do fabryk automobilowych, wyrabiających również motory lotnicze.

Pomimo to uda się znaleźć dużo rzeczy ciekawych, nieznanych jeszcze czytelnikom „Lotu Polskiego".

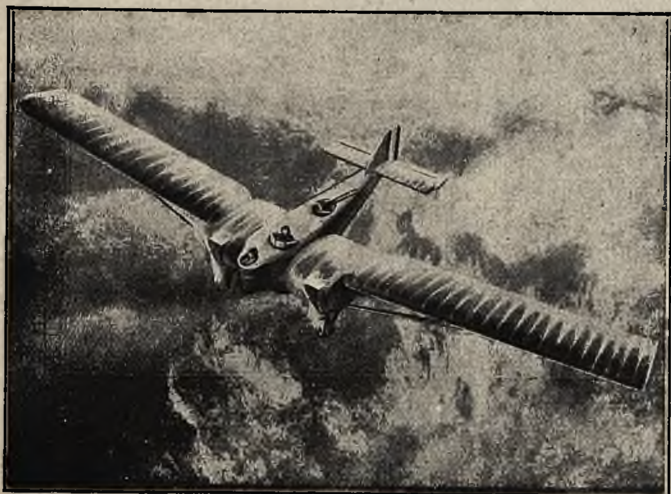
Zacznę od standu wielkiej fabryki Soc. An. Belge de Constructions Aeronautiques, mającej wielkie zasługi w rozwoju lotnictwa krajowego, a zwanej od pierwszych liter, pospolicie SABCA.

Rzuca się tu przedewszystkiem w oczy, słynna z konkursu aparatów małosilnikowych w Vauville, dwumiejscowa limuzyna Sabca-D. P. (Demonty-Poncelet). Model wystawiony różni się od użytego podczas konkursu silnikiem, gdyż zamiast dawnego Anzani ustawiono czterocylindrowy Cirrus 27/70 MK. Chciałbym przypomnieć wyniki osiągnięte przez ten jeden z najciekawszych może dziś samolotów o małej mocy. Dnia 2 lipca pilot Wouters w towarzystwie mechanika de Bruyker'a pokrywa 290 kil. w 2 godz. 25 minut (120/godz.), zużywając benzyny i smaru za 85 fr., co wynosi 0,293 fr./kil. Również ciekawem jest, iż ciężar zabrany wynosił 259 kilogramów, co przy wadze własnej płatowca 320 kg. wyniosło około 43% ogólnej wagi. Wyjątkową lekkość osiągnięto, wyzyskawszy świetnie w konstrukcji właściwości drzewa i wielką wytrzymałość potrójnie klejonej mahoniowej sklejki.

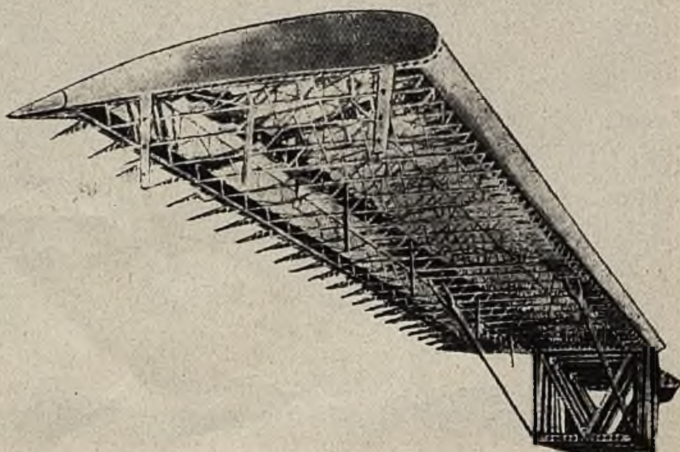
Płatowiec ten, doskonale zrównoważony, zaopatrzony został w urządzenia do podwójnego sterowania, dla celów szkolnych. Wykończenie zarówno limuzyny jak i budowanych przez Sabca samolotów obcych Ansaldo A — 304 i Bristol-Fighter z 300 HP Hispano Suiza (Anglja) zwraca uwagę starannością.

Nie wymieniając pozostałych eksponatów (wodnoślizgowce, wózki żaglowe), jako mało związanych z lotnictwem, przejdę do głośnego dziś, zwanego polarografem i wyrabianego przez Sabca, przyrządu do wykresów krzywych biegunowych. Przeznaczeniem aparatu jest wyzyskanie żaglowców do przeprowadzania badań nad wydajnością aerodynamiczną poszczególnych typów.

Podczas lotu, gdy pilot zmienia jego warunki, polarograf wyznacza punkt za punktem biegunowej na obracanej przy pomocy mechanizmu zegarowego taśmie.



PŁATOWIEC DYLE-BACALAN



BUDOWA SKRZYDŁA DYLE-BACALAN

Wynalazek ten inż. Coene i Worobiejczyka wykazał już w Vauville swą użyteczność.

Jeśli Sabca interesuje się wyłącznie konstrukcją drzewną, lub mieszaną, to przeciwnie w standzie zakładów lotniczych Dyle-Bacalan spotykamy wyłącznie metal. Duże wymiary płatowca D. B. 10 pozwoliły na wystawienie jedynie części skrzydeł i kadłuba, dających zresztą pojęcie o rozwiązaniu konstrukcyjnem. Jest to samolot do nocnego bombardowania, zaopatrzony w dwa silniki 450/600 HP i przypominający bardzo płatowiec Schneider'a z ostatniego paryskiego salonu. Zarówno w skrzydle jak i w kadłubie spotykamy, od panujących w danej części naprężeń, stal i duraluminium. Jednopłatowiec powyższy o rozpiętości 28 m. waży 5.600 kg. i wykazuje szybkość (teoretyczną) przy ziemi 190 km/g. zaś przy pułapie (5.000 m.) 160 km/g. Dwumiejscowy płatowiec do walki z piechotą D. B. 20 jak również wywiadowczy D. B. 40 są jeszcze w stadjum wykończenia i wystawione zostały jedynie ich modele. Dział silników również przedstawia się pod względem liczby eksponatów niezbyt obficie i na wymienienie zasługuje właściwie jedynie zupełnie nowy, silnik bezzaworowy Minerwa, silnik francuski Renault 480 HP., na nowych zasadach skonstruowany silnik Wegscheider. Zakłady Minerwa zachęcone wynikami w budowie silników samochodowych bezzaworowych systemu Knight, zdecydowały się po długich badaniach wstępnych wypuścić motor lotniczy 8 cylindrowy w kształcie V o sile 150 HP przy 1600 obr./min. Bloki zawierające po 4 cylindry odlane są z alpaxu i ustawione do siebie pod kątem 90°. Średnica tłoka wykazuje 100 mm., skok 150 mm., cylindrat 9.420 litrów, waga 225 kg. Naogół rzuca

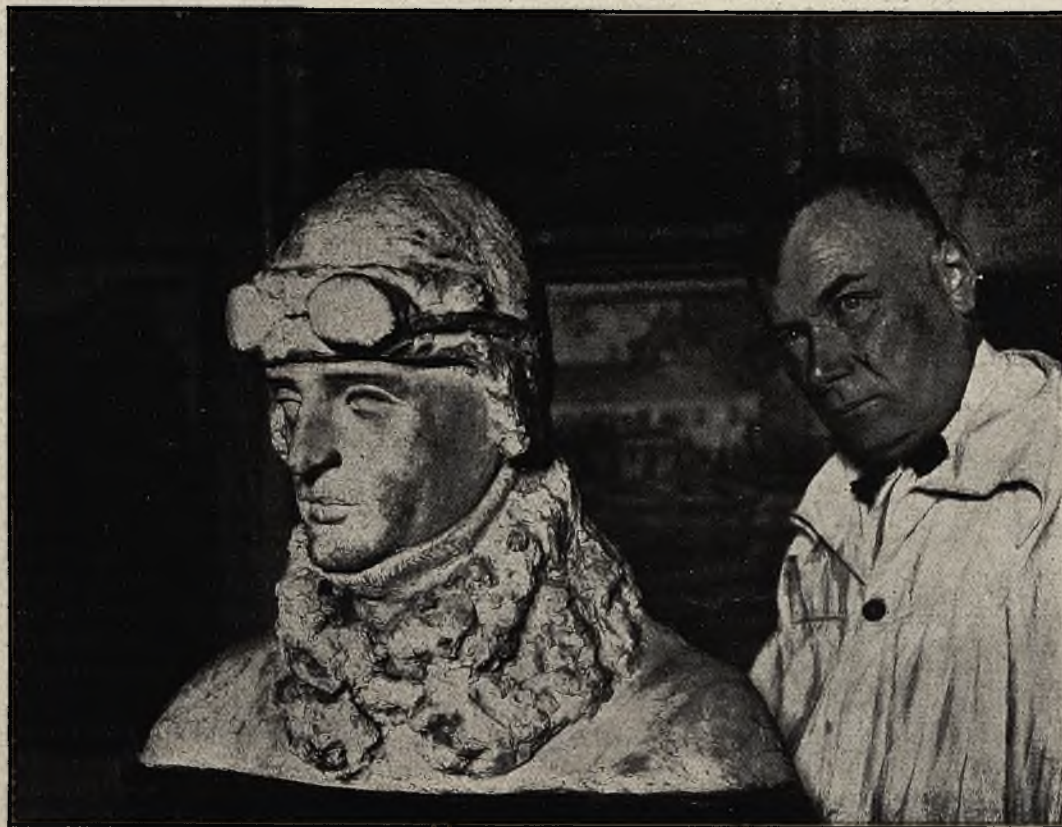


PŁATOWIEC DEMONTY-PONCELET

się w oczy, prawie ogólne zastosowanie stopów lekkich o dużej jednak wytrzymałości, będących specjalnością fabryki. Dużą wagę zwrócono na pewne oliwienie ruchomych koszulek rozdzielczych, jak również na prawidłowy obieg wody zapewniony przez specjalną pompę centryfugalną (o dwuch wejściach i dwuch wyjściach, ze względu na równomierność chłodzenia obydwóch grup cylindrów). Zapalanie uskuteczniają dwa magnety fabryki Scintilla typ AG—8 o wysokiem napięciu. Całość przedstawia się świetnie, jako przykład harmonijnego rozwiązania konstrukcji.

Silnik Renault 12 cyl. 480 HP. posiada wszystkie zalety poprzednich silników Renault. Jest równie pewny w użyciu i łatwy w obsłudze jak dobrze u nas znany typ 300 HP., umontowany na Breguetach XIV.

Inż. Wegscheider pragnie w lotnictwie stosować silniki o małym cylindracie i o wielkiej, bo dochodzącej do 8.000 liczbie obrotów. Nowość polega na zastąpieniu w zwykłym silniku o jednym rzędzie 4 cylindrów każdego tłoka przez 4 tłoczki małe, przez co wynalazca pragnie ułatwić oliwienie i zmniejszyć bezwładność. Mały, bo wynoszący 1.100 cm.³ cylindrat pozwolił jednak na próbach przy 8.000 obrotów osiągnąć 100 HP, zachęcając inż. Wegscheidera do dalszych prac idących teraz w kierunku uczynienia konstrukcji lżejszych. Opisując dział lotniczy, nie mogę również nie wspomnieć o wspaniałych standach propagandowych Aero-Klubu i Ligue Aeronautique, organizacjach spełniających w Belgji rolę L. O. P. P., których działalność jest warta szczegółowego omówienia.



WŁADYSŁAW GRUBERSKI OBOK SWOJEJ „GŁOWY LOTNIKA"

JÓZEF RELIDZYŃSKI

Rzeźba polska — lotnictwu

W poprzednim numerze „Lotu" zaznajomiliśmy naszych czytelników z tem, co dla chwały lotniczej zrobiła i robi zagranica; daliśmy fotografje szeregu pomników i stwierdziliśmy z ubolewaniem, że Polska nic dotąd na tem polu nie zdziałała.

Istnieje wprawdzie i czynny jest od dłuższego czasu w Warszawie Komitet pomnika dla poległych lotników. Komitet ten zgrupował wybitnych obywateli i zamierza drogą składek wznieść w stolicy monumentalny pomnik dłuta znakomitego naszego artysty-rzeźbiarza prof. Edwarda Wittiga — pomnik, którego reprodukcję daliśmy w numerze styczniowym. Jednakże składki płyną leniwie, realizacja pomnika ciągle utyka i niewiadomo kiedy stanie on— stolicy naszej ku ozdobie, lotnictwu polskiemu ku chwale.

Niewątpliwie przyczynia się do tego w znacznej mierze obecne przesilenie finansowe; niemniej jednak winien tu jest brak uświadomienia i zainteresowania ze strony społeczeństwa. Gdyby bowiem każdy z nas poczuwał się do obowiązku złożenia bodaj kilkunastu lub kilkudziesięciu groszy na pomnik dla poległych lotników, już drogą tych groszowych ofiar możnaby zebrać fundusz pokaźny!

Cel pomnika jest jasny: lotnictwo, które ciągle jeszcze jest naszą piętą achillesową, musi stać się naszą tarczą Achillesa. Pracując dla lotnictwa, doceniając i kochając je, musimy czcić jego ofiary, jego bohaterów; musimy zdobyć się na hołd godny ich pamięci oraz imienia Polski, dla której oni pracowali, walczyli i ginęli. Obok znaczenia artystycznego, pomnik taki będzie miał wielkie znaczenie moralne i propagandowe: społeczeństwu polskiemu będzie nieustannie mówił o konieczności stworzenia potężnej straży w błękitach, młodzieży naszej będzie przywodził na pamięć imiona i czyny rycerzy powietrza, budził w duszach jej tęsknotę do lotu, chęć pójścia w ślady tych rycerzy, wstąpienia do tego wielkiego zakonu, będzie odrywał myśli młodego pokolenia od ziemi ku niebu; wobec zagranicy będzie świadectwem, że Polska przestała być Kopciuszkiem wśród narodów świata, że rwie się w błękity, że nie wegetuje, lecz żyje!



ART. RZEŹB. MAŁETA *PROJEKT POMNIKA*

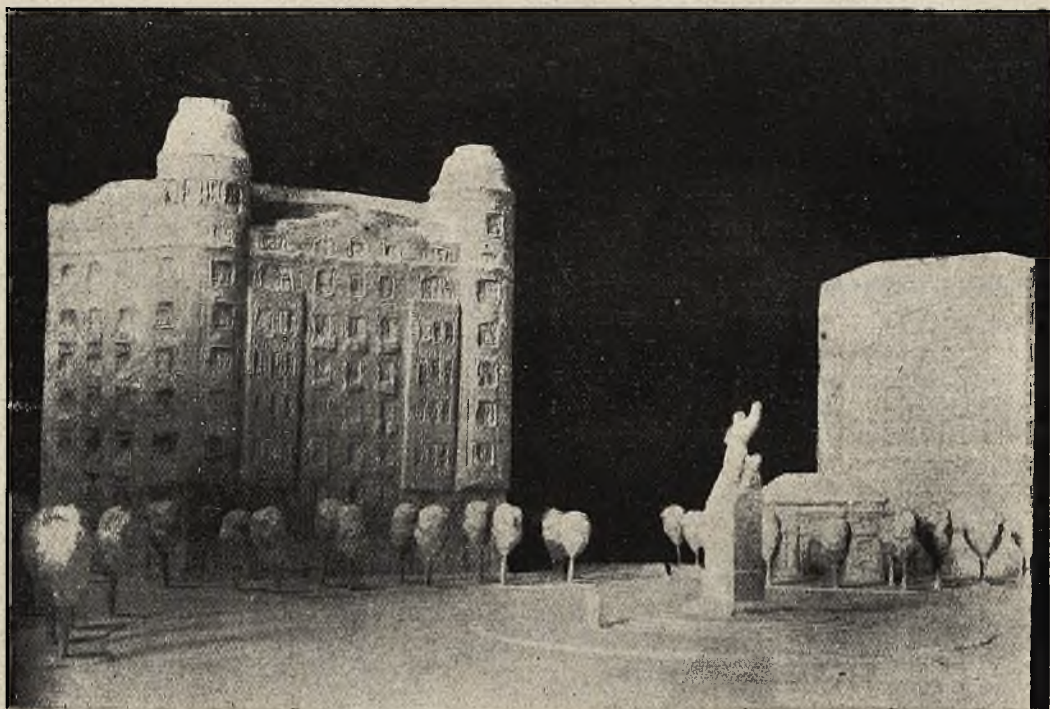
Jeżeli chodzi teraz o sam projekt, to zalety dłuta Wittiga, zalety kompozycji jego pomnika były już wielokrotnie omawiane i są nazbyt dobrze znane, aby trzeba było raz jeszcze podkreślać je na tem miejscu. Powiemy tylko, że godzinę, którą mieliśmy możność spędzić w pracowni artysty, podziwiając olbrzymią figurę lotnika, całkowicie już w glinie wykonaną, zaliczamy do najbardziej podniosłych wrażeń artystycznych.

Pomnik przemyślany jest już do najdrobniejszych szczegółów, nietylko pod względem rzeźbiarskim, ale i architektonicznym. Reprodukowany przez nas plastyczny model pomnika na tle placu Unji Lubelskiej daje należyte wyobrażenie, jak dzieło prof. Wittiga wyglądałoby w plenerze i jaką znakomitą ozdobę zyskałaby w niem Warszawa.

Reszta należy do społeczeństwa, przedewszystkiem do mieszkańców stolicy i jej reprezentacji, których wysiłkiem głównie powinien stanąć w Warszawie pomnik dla poległych lotników. Pieniądze na ten cel muszą się znaleźć i wierzymy, że się znajdą. Chodzi tylko o pośpiech, bowiem glina pomnika kruszy się i o ile nie będzie w najbliższym czasie pieniędzy na wykonanie odlewu, pomnik zacznie niszczeć. Słowem, powtórzy się smutna historja pomnika Chopina...

Mniej monumentalnych, niemniej jednak prawdziwie artystycznych wrażeń, dostarczyła nam w naszych wędrówkach po pracowniach rzeźbiarskich, tchnąca urokiem mansard paryskiego Montmartre'u, pracownia Władysława Gruberskiego.

Gruberski, którego podobiznę obok stworzonej przez niego charakterystycznej głowy lotnika zamieszczamy, jeżeli chodzi o lotnictwo, jest przedewszystkiem autorem przepięknego znaku lotniczego, który piloci nasi noszą z dumą na piersi i który jest przedmiotem podziwu i zazdrości zagranicznych pilo-

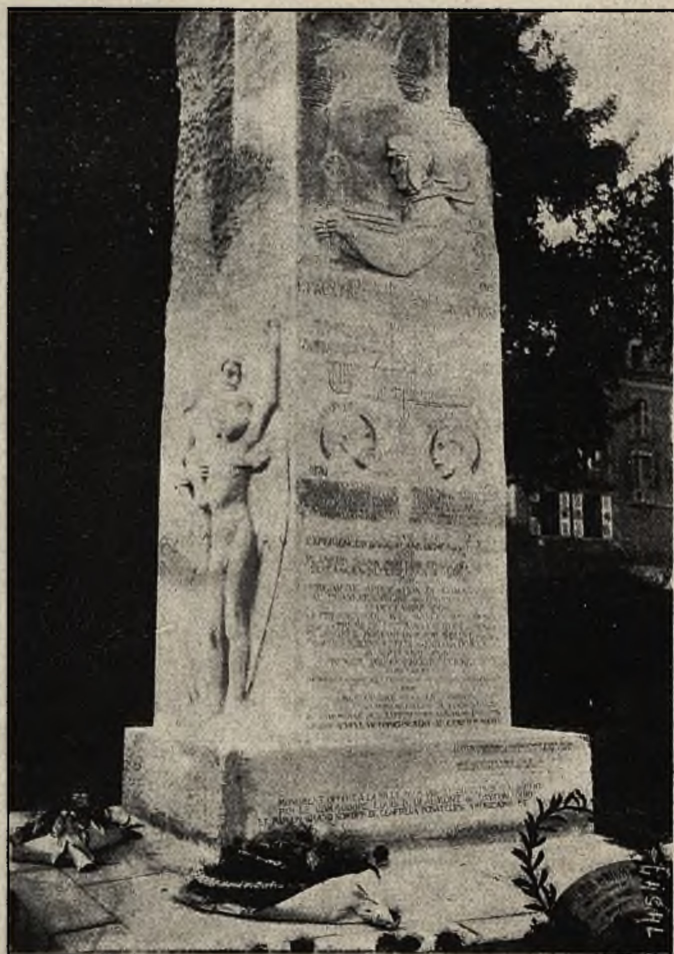


MODEL POMNIKA DŁUTA WITTIGA NA TLE PLACU UNJI LUBELSKIEJ

POMNIKI ZAGRANICZNE



FRAGMENT POMNIKA DŁUTA P DE SOETE W BRUKSELI



COKÓŁ POMNIKA KU CZCI W. WRIGHT'A W MANS



WŁADYSŁAW GRUBERSKI *PROJEKT POMNIKA.*

tów. Przez tę odznakę artysta wszedł do historji naszego lotnictwa i już ona sama zapewniłaby mu zaszczytne miejsce w polskiej rzeźbie, poświęconej chwale lotniczej.

Ale ambicje artystyczne Gruberskiego sięgają dalej. Jest on także twórcą pięknego projektu pomnika lotniczego, który reprodukujemy w niniejszym numerze. Projekt ten zasługuje w pełni na realizację. Może zwrócą nań uwagę inne miasta polskie, które wślad za stolicą niewątpliwie prędzej czy później pomyślą o pomnikach lotniczej chwały.

Twórca pomnika charakteryzuje go sam w słowach następujących:

„Artysta, przystępując do pomnika, powinien oprzeć go na logice, skromności i prostocie, wówczas nie będzie mu trudno zorjentować się w tem, co najbardziej symbolizuje lotnictwo. Jeżeli mówimy o lotnictwie, to symbolem jego jest lot, który należy zatem ująć za podstawę do kompozycji. Należy, jak sądzę, stawiać pomniki nie lotnictwu, jako takiemu, lecz ku czci poległych lotników. Wprowadzanie do kompozycji wszelkiego rodzaju maszyn, konstrukcyj, jak samolot, wzgl. jego części, zdaniem mojem, z punktu widzenia artystycznego nie powinno mieć miejsca, bo to raczej symbolizuje samo rzemiosło, nie zaś ideję lotu. Artysta wreszcie powinien się liczyć z otoczeniem, gdzie pomnik stanie; inaczej go komponować na tle natury, inaczej — na tle architektonicznem. Oto zasady, które przyświecały mi przy komponowaniu mojego pomnika".

Nasz przegląd wybitniejszych projektów pomników lotniczych byłby niekompletny, gdybyśmy nie wspomnieli o interesującym projekcie młodego i utalentowanego artysty p. Małety. I ten projekt znajdą czytelnicy w niniejszym numerze.

Wreszcie, ograniczeni miejscem, możemy tylko pobieżnie wspomnieć o przepysznej głowie pułk. Rayskiego, dłuta znanej artystki p. Zofji Trzcińskiej-Kamińskiej. Rzeźba ta, wystawiona w Zachęcie, wzbudza wielkie zainteresowanie i została niedawno zaszczytnie wyróżniona w postaci nagrody m. st. Warszawy.

„Głowa pułk. Rayskiego" wykazuje wszystkie zalety świetnego dłuta znakomitej rzeźbiarki; reprodukcja rzeźby p. Kamińskiej zdobi naszą kartę tytułową. Co do samej rzeźby, to byłaby wielka szkoda, gdyby miała ona wrócić do pracowni artystki, wzgl. dostać się w niepowołane ręce. Lotnicy nasi powinni na nią zagiąć parol.

Oto w ogólnym zarysie, co dla chwały lotniczej zrobiła polska rzeźba.

Jeżeli porównamy teraz plon ten z plonem zagranicy, więc przedewszystkiem Francji i Belgji, który ilustrowaliśmy w numerze poprzednim, uzupełniając go obecnie fragmentem belgijskiego pomnika ku czci poległych lotników, w Brukseli, dłuta p. de Soete oraz reprodukcją cokołu pomnika francuskiego ku czci Willbura Wright'a w Mans — dwóch najbardziej artystycznych pomników, — to, choć ilościowo, siłą rzeczy, plon rzeźby naszej jest skromniejszy, pod względem artystycznej jakości — śmiało możemy to powiedzieć—stoi on conajmniej na równym poziomie.

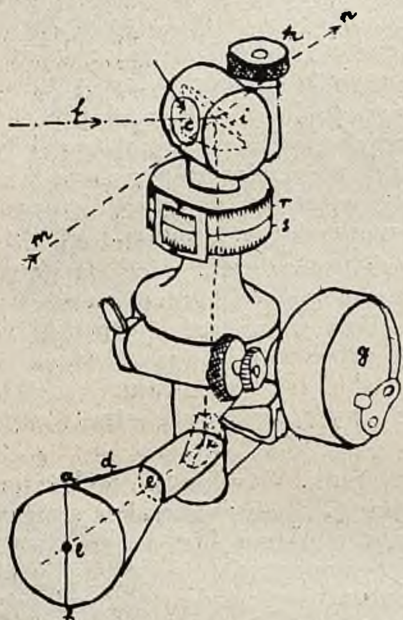
Jest to jedyna pozycja dodatnia w ujemnym bilansie naszej czci, okazywanej bohaterom i ofiarom lotnictwa, a zarazem nadzieja, że w przyszłości, gdy poprawi się sytuacja gospodarcza, a przedewszystkiem gdy pogłębi się w społeczeństwie zrozumienie i umiłowanie lotnictwa,—na ziemiach polskich stanie niejeden pomnik chwały lotniczej, którego nie powstydzimy się wobec swoich i obcych.



Słoneczna busola

Jedną z większych trudności dotarcia do bieguna północnego przez Amundsena było utrzymywanie dokładnego kierunku marszruty w czasie przelotu. Kierowanie się na podstawie busoli magnetycznej nie było możliwe z powodu, bliskiej odległości bieguna magnetycznego, oraz tego, że ten ostatni nie pokrywa się z biegunem geograficznym.

Orjentowanie się według punktów ziemnych było wykluczone, gdyż cała przestrzeń od Szpicbergu do Alaski przedstawia strefę stałych lodów, zaś reszta obszaru aż po biegun nie jest dotychczas przestudjowana, a na mapach przedstawiona w postaci białej plamy.



Ogólne urządzenie słonecznej busoli
c—górna soczewka, i—górny pryzmat, h—gwint do zmiany kątu pochylenia pryzmatu, g—zegarowy mechanizm, k—dolny pryzmat, ab—kreska kursowa, r—pierścień z podziałami kursowemi, s—pierścień z podziałami zegarowemi, f—promienie słoneczne, mn—kurs płatowca, e—dolna soczewka.

W ten sposób nie można było prowadzić lotu ani na podstawie zasad orjentacji ziemnej, ani też przy posługiwaniu się normalną busolą.

Wobec tego wykorzystano znaną z najdawniejszych czasów orjentację—według słońca. Należy zaznaczyć, że nie było to zresztą rzeczą bardzo łatwą, a samo posługiwanie się słońcem w czasie lotu wymagało specjalnych przyrządów wskazujących odpowiedni kierunek drogi. Jeżeli porównamy drogę słońca na szerokościach odpowiadających szerokości geograficznej Europy Środkowej a—krajów północnych, to zobaczymy wielką różnicę.

I tak, naprzykład, u nas tor słońca przebiega pod wielkim kątem w stosunku do horyzontu, w krajach zaś podbiegunowych opisuje on linję równoległą do tego ostatniego. Inaczej mówiąc słońce w tym wypadku może służyć jako idealny zegarek, dokładnie określający w każdej chwili — czas, może więc ono również służyć jako doskonała busola.

Na płatowcu jednak środek ten — ze względów technicznych — nie zawsze może być z powodzeniem zastosowany. Trzeba więc zastąpić zegar słoneczny przyrządem bardziej precyzyjnym i wygodniejszym.

Taki przyrząd został zbudowany przez jednego z inżynierów Towarzystwa Goertz'a w Niemczech. Przyrząd ten pod nazwą „busoli słonecznej" — ma około 20 cm. wysokości, może więc być bardzo łatwo zainstalowany w każdej kabinie pilota. Przymocowuje się on w ten sposób, iż soczewka górna wystaje nad kabiną nazewnątrz.

Ogólne urządzenie (patrz załączony szkic) jest następujące: przyrząd składa się z dwuch zasadniczych części: z górnej soczewki „c" i pryzmatu „i", tworzących razem jedną całość, a mogących obracać się koło osi pionowej busoli za pomocą działania mechanizmu zegarowego, bądź też zmieniać kąt pochylenia do tej ostatniej przy obracaniu gwintu „h". — Druga część składa się z podstawy busoli z przymocowanym do niej mechanizmem zegarowym „g" oraz pryzmatem „k". Dolna część podstawy jest związana z rurką stożkowatą „d", w której rozszerzonym końcu umieszczona jest matówka z kreską kursową „ab".

Promienie słoneczne „f", przechodząc przez górną soczewkę, padają na pryzmat, ten ostatni za pomocą gwintu „h" może zmieniać kąt pochylenia — w zależności od wysokości nad horyzontem słońca. Przełamując się i odbijając przy przechodzeniu przez górny pryzmat, promienie przedostają się w takiż sposób przez pryzmat dolny i soczewkę „e", zbierając się na matówce w postaci jasnego punktu „l".

Jednocześnie, pod działaniem mechanizmu zegarowego, górna część busoli obraca się koło swej osi pionowej, zaś soczewka kręci się jednocześnie z ruchem słońca.

Sposób użycia i regulowania busoli słonecznej jest niezwykle prosty. Przed odlotem pilot ustawia na busoli (pierścień „r") odpowiedni kurs i uruchamia mechanizm zegarowy, regulując poprzednio zegar busoli (pierścień „s") z zegarkiem zwykłym. Rurka „d" z matówką umieszczona w kabinie pilota jest równoległa do osi płatowca. W wypadku, kiedy ten ostatni jest skierowany pod danym kursem, promienie słoneczne będą zawsze odbijać się na matówce w postaci jednego punktu. Samolot kieruje się w ten sposób, aby odbicie słońca wypadło na matówce na kresce kursowej. Na tem polega korzystanie z busoli w czasie prowadzenia płatowca pod pewnym kursem.

Jeżeli zachodzi potrzeba zmiany kursu, wystarczy odpowiednio przestawić kąt kursowy górnej soczewki (pierścień „r") busoli, razem ze zmianą tego kątu zmieni się pozycja odbicia słońca na matówce. Odpowiednio regulując w sposób wyżej opisany, t. j. nakładając punkt odbicia słońca na kreskę kursową, kierujemy płatowiec pod nowym kursem.

Regulacja busoli polega na sprawdzaniu li tylko zegara busoli (pierścień „s") ze zwykłym dokładnym chronometrem.

Dzięki temu wynalazkowi udało się usunąć trudności żeglowania powietrznego w strefach podbiegunowych, a jednocześnie pozwolił on ekspedycji Amundsena dokładnie utrzymać kierunek lotu w czasie jego wyprawy samolotami do bieguna północnego.

St. K.

TADEUSZ GRYŻEWSKI

Aerofilatelistyka

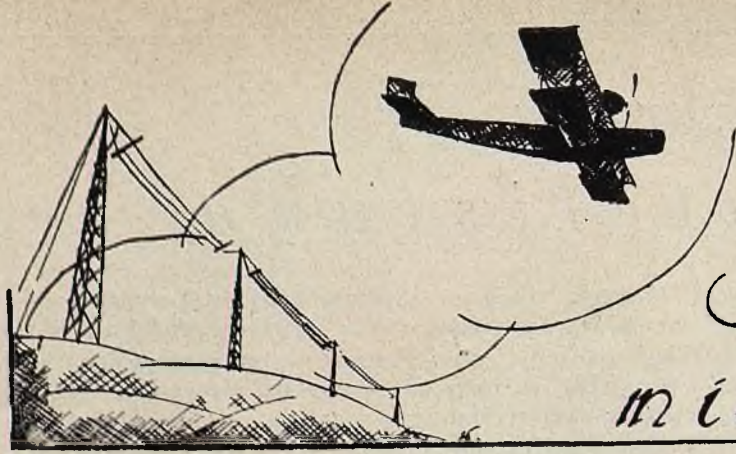
Cele filatelistyki są już dziś wszystkim znane, jednak o aero-filatelistyce mało kto w Polsce wie, jakkolwiek w państwach zachodnich i w Ameryce ta odmiana filatelistyki liczy już obecnie dziesiątki tysięcy zwolenników i zyskała już przychylność wszystkich kierowników lotnictwa w poszczególnych państwach, którzy widzą w tem jeden z ważniejszych środków propagandy lotnictwa. Czem jest aero-filatelistyka postaram się pokrótce objaśnić, aby i u nas ten dział mógł się rozwinąć.

Aero-filatelistyka polega na zbieraniu przedewszystkiem listów przesłanych przez pocztę lotniczą, uwzględniając różne specjalne znaczki lotnicze urzędowe i prywatne, stemple i nalepki. Do tego należą też i depesze, przesyłane przez pocztę gołębią. Aero-filatelistyką zajmowano się już i przed wojną, jednak dla zrozumiałych powodów nowa ta gałęź nie mogła się tak szybko rozwijać. Dopiero czasy powojenne, przy olbrzymim wzroście lotnictwa, stały się bodźcem do szybkiego rozrostu aero-filatelistyki. Historja poczt lotniczych zaczyna się już w roku 1870/71, podczas oblężenia Paryża. Wtedy to wysłano balonami około 2.500.000 listów, z których przeważna część zaginęła, tak, że obecnie są one b. rzadkie. W roku 1911 był pierwszy lot pocztowy aeroplanem z Londynu do Windsor, zaś w 1912 r. zaczęto używać w Niemczech coraz częściej aeroplanów do przewożenia poczty. Oczywiście loty były b. nieregularne. Na ziemiach polskich pierwszą pocztę lotniczą spotykamy w 1915 r., w czasie oblężenia Przemyśla przez Rosjan. Za czasów niepodległości, pierwszy lot pocztowy odbył się z Warszawy do Lwowa, w czasie oblężenia tego miasta w r. 1918. Obecnie prawie wszystkie państwa mają swoje stałe linje lotnicze, przewożące pocztę. Listy, przechodzące przez pocztę lotniczą frankowane są urzędowemi lub prywatnemi znaczkami lotniczemi, czasem znów tylko oznaczone specjalnym stemplem, lub nalepką, z napisem: „poczta lotnicza" lub jemu podobnym. Lecz nietylko stałe linje powietrzne zna historja poczty lotniczej. Bywają też organizowane jednorazowe linje powietrzne, jak loty próbne, propagandowe, lub urządzane w czasie jakichś uroczystości lotniczych, meetingów, zjazdów, wystaw i t. p. Zdarzają się też loty okrężne nad jakiemiś miastami. Te wszystkie loty bywają wykorzystywane również do przewozu korespondencji, dla której wymagane jest ofrankowanie znaczkami.

Do jakich rozmiarów doszła aero-filatelistyka zagranicą w ciągu paru ostatnich lat, może świadczyć szereg faktów, które tu przytoczę. Powstało już kilka klubów aero-filatelistycznych w Anglji, Francji, Ameryce Półn., Niemczech i na Łotwie, mających na celu zamianę i sprzedaż listów i znaczków lotn. Oprócz tego zaczęło wychodzi od 1 stycznia b. r., stałe pismo „L'Aero-Philatelie" (wyd. E. Blondel la Rougery, rue St. Lazare 7, Paryż). Od 4 lat firma T. Champion w Paryżu wydaje specjalny katalog lotniczy w języku francuskim i angielskim. Wydanie bardzo staranne, na kredowym papierze. Oprócz tego w b. r. wydano podobny katalog w Niemczech i Anglji; są też inne prace z tej dziedziny w różnych językach. Wszystkie większe pisma fachowe lotnicze zagranicą, od czasu do czasu zamieszczają odpowiednie artykuły z tego działu. Do jakich cen doszły niektóre znaczki lotn., lub listy przeszłe przez pocztę lotn., mogą służyć następujące dane. Wartość listu, który był przewieziony w r. 1920 z Londynu do Melbourne (Australja) pocztą lotniczą, jest 12.500 franków fr. Niedawno odbyły się 2 licytacje znaczków i listów lotn. w firmie H. R. Harmera w Londynie, gdzie ogólna suma sprzedaży wyniosła 129.000 fr. franków (czyli 36.120 zł.), przyczem za list wysłany w 1919 r. pocztą lotniczą z Nowej Ziemi do Anglji zapłacono 5.000 fr. fr. (1.400 zł.), za list z Nowego Yorku do Clifden (Irlandja), wysłany w 1919 r. sterowcem R. 34 — 2.850 fr. (798 zł.), za list z Swakopmund do Usakos (Niem. połudn. — wsch. Afryka) przesłany w 1914 r. — 2.100 fr. (588 zł.). Fakty te mówią już same za siebie, że aero-filatelistyka jest to zamiłowanie, którego lekceważyć nie można, a na które i u nas należałoby zwrócić trochę więcej uwagi. Mam nadzieję, że i w Polsce wkrótce powstanie zastęp amatorów aerofilatelistów, którzy zbierając okazy przeszłe pocztą lotniczą nietylko sobie przyniosą korzyść, ale i ogółowi. Gdyby kto chciał dzisiaj zapoczątkować aerofilatelistyczny zbiór, to czas już największy, gdyż niektórych okazów np. z Polski, dostać już prawie nie można. Tak np. listów przeszłych pocztą lotniczą z Warszawy do Lwowa w 1918 r., z Poznania do Warszawy w 1919 r., z Warszawy do Kijowa w 1920 r., lub depeszy wysłanej pocztą gołębią z Radzymina do Warszawy w 1924 r.



Pelletier d'Oisy w karykaturze Cabrol'a



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Linja Gdańsk — Katowice stała się przedmiotem zainteresowania ze strony przedsiębiorstw komunikacji powietrznej. „Jak się z ostatniego numeru Illustrierte Flugwoche dowiadujemy, pisze Lotnik w Nr. 22, zamierza polskie tow. Aerolot z wiosną uruchomić linję z Katowic na Gdańsk. Nie mamy pewności, czy ta wiadomość zgadza się z prawdą, temwięcej, iż sp. akc. Aero zamierza tę właśnie linję uruchomić." Podzielamy wątpliwości naszego poznańskiego kolegi.

Il. Flugwoche, informując ogół lotniczy o zamiarach Aerolotu uruchomienia linji Gdańsk — Katowice, zapewne nie zasięgało tych informacji w Min. Kolei, o którego projektach i studjach nad gospodarczą wartością i techniczną stroną tej nowej linji dotąd nie słyszeliśmy. Dziś tworzenie linij lotniczych jest nie tylko ze względów politycznych, ale i finansowych zależne od Ministerstwa Kolei, jego środków i programu, a nie od zamierzeń towarzystw.

Proces inż. Sosonki. W dniu 8 stycznia Sąd Okręgowy Warszawski rozpatrywał powództwo inż. Sosonki przeciw Polskiej Linji Lotniczej Aerolot o odszkodowanie z powodu wypadku w dn. 24 lutego 1925 r. Wypadek został spowodowany przy lądowaniu przymusowem, podczas którego pasażer, inż. Sosonko uderzył głową o skrzynię z silnikiem, przewożoną wewnątrz kabiny. Sprawa została odroczoną. Wyrok sądu w tej sprawie może mieć dla lotnictwa polskiego znaczenie szczególne.

Lotnictwo komunikacyjne przeżywa obecnie okres swego młodzieńczego wieku, w którym zarówno stosunkowo nieznaczna frekwencja, trudności, wynikające z niedostatecznie rozbudowanych linji lotniczych, wreszcie istniejącej jeszcze zależności od warunków atmosferycznych stawiają komunikację powietrzną w warunkach podobnych do tych, jakie kolejnictwo i żegluga morska przeżyły już w swej historji.

To też na podobieństwo żeglugi morskiej towarzystwa komunikacyjne lotnicze uchylają się powszechnie od ponoszenia ciężarów odpowiedzialności za wypadki. Fakt jednak, że powstanie komunikacji powietrznej nastąpiło we wszystkich niemal państwach w okresie, w którym odpowiedzialność przedsiębiorcy transportowego została ujednostajniona dla transportu wogóle, bez względu na środek przewozowy, spowodował dla rozwoju komunikacji lotniczej trudności, które musiały w konsekwencji wywołać studja i dyskusje w parlamentach i na międzynarodowych zjazdach, a to tembardziej, że państwa są zainteresowane finansowo w tych przedsiębiorstwach, bądź bezpośrednio (angielskie Imperial Airways, niemieckie Lufthansa i t. p.), bądź pośrednio przez ich subsydjowanie.

W ten sposób wprowadzenie tezy całkowitej odpowiedzialności przedsiębiorstw obecnie, zwłaszcza, gdy sprawa asekuracji lotniczej jest jeszcze ciągle w okresie doświadczeń, może się odbić bardzo ujemnie na rozwoju komunikacyjnego lotnictwa.

Sprawa odpowiedzialności niejednokrotnie była przedmiotem obrad licznych komisji międzyministerjalnych w M. Kolei — żałować należy, że dotąd z tych debat nie wyszła żadna ustawa z duchem potrzeb lotnictwa zgodna, która ułatwiłaby sądowi jego niewątpliwie trudne zadanie wobec faktu, że w ogólnej ustawie o odpowiedzialności za transport w Polsce nie poczynione zostały żadne omówienia, odnośnie lotnictwa. Jeżeli tak się nie stało, pozostaje sądowi do wyjaśnienia pytanie czy wypadek, którego ofiarą stał się p. inż. Sosonko jest wynikiem siły wyższej i czy innemi słowy towarzystwo mogło go uniknąć, — powstaje więc kwestja dowodu winy.

Sfery lotnicze Polski, ze szczególnem zainteresowaniem oczekiwać będą sądowej rozprawy.

Prasa francuska o naszej komunikacji powietrznej. Popularne czasopismo „L'Aéro Sports", które poświęciło szereg artykułów lotnictwu polskiemu, zajęło się w Nr. Nr. 412, 413 sprawą naszego lotnictwa komunikacyjnego, w szczególności linjami Paryż—Warszawa i linjami Aerolotu. Autor-redaktor E. Peyriller, zwraca uwagę władz francuskich na konieczność większego rozwoju linji warszawskiej oraz interesując się stroną polityczną Aerolotu wyraża swe wątpliwości czy oparcie linji o przemysł niemiecki jest dla Polski korzystne z punktu widzenia ogólnolotniczego, i uważa, iż pomiędzy Aerolotem a Junkersem istnieje stosunek finansowej zależności. „Zależność finansowa", znaczy zależność polityczna. Świat daje codziennie dowody tożsamości tych dwóch stosunków zależności.

W Nr. 414 „L'Aéro Sports" omawia rolę delegacji polskiej na zjeździe w Sztokholmie, do której odnosi się krytycznie.

W ślad za tem pismem tygodnik „Les Ailes" w numerze z dn. 31 grudnia umieszcza artykuł p. t. „L'emprise de Junkers sur la Pologne". Artykuł ten jest wyciągiem z artykułu p. red. A. Niemojewskiego w „Myśli Niepodległej" p. t. „Mocarstwo napowietrzne Junkersa a polska racja stanu".

„Les Ailes" z dn. 14 stycznia umieszcza list Aerolotu, wyjaśniający stosunek Aerolotu do Junkersa.

W liście tym Aerolot komunikuje redakcji pisma, iż nie jest filją Junkersa i że jest oparty wyłącznie na kapitałach polskich (n'est formée qu'avec des capitaux polonais) oraz że używanie przezeń samolotów Junkersa jest spowodowane przez fakt, iż jedynie samoloty metalowe nadają się zwłaszcza wobec powstających na każdym kroku trudności technicznych, jak np. brak hangarów.

Oświadczenie to, które jest jednocześnie zaprzeczeniem udzielonej nam informacji o wejściu kapitału angielskiego do S. A. Aerolot, jak widać z krytycznych komentarzy redakcji, nie wywarło oczekiwanego skutku, co zwłaszcza wobec analogicznych oświadczeń urzędowych, złożonych na Quai d'Orsay przez p. radcę M. S. Z. J. Bogorya-Kurzenieckiego będzie niewątpliwie niekorzystnym zgrzytem dla naszej opinji we Francji, z tego też tytułu sprawy tej nie powinno się traktować jako prywatnej, jak to zdają się czynić władze rządowe.

Badania terenów szybowych. Dnia 4 stycznia powrócili do Warszawy członkowie wyprawy, zorganizowanej przez Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa, która dokonała badania terenów w okolicach Dukielskiej przełęczy, co do zdatności ich do lotów szybowych. Badania wyprawy rozciągały się na: anemologję terenów, topologję terenów i meteorologję okolicy Dukli. Szczegółowo zostały zbadane tereny: Helenówek (534 m.), Dania (696 m.), Hyrowa Góra (694 m.) i Cergowska Góra (718 m.).

Na podstawie swych badań wyprawa doszła do wniosku, iż okolice Dukli posiadają wogóle odpowiednie dla lotów szybowych warunki, pod względem zaś meteorologicznym — wyjątkowo pomyślne.

Bardziej szczegółowe dane co do wyników wyprawy podamy w następującym Nr. „Lotu".

Wizyta majora Kostrby. Lotnik czeki p. mjr. Kostrba, kierownik technicznych zakładów lotniczych, odwiedził Warszawę, lotnictwo wojskowe, Ligę Obrony Pow. Państwa i Aeroklub. Wizyta mjr. Kostrby dała sposobność do wymiany zdań w sprawach obchodzących oba zaprzyjaźnione kraje i przyczyni się niewątpliwie do ich większego jeszcze zbliżenia.

MIĘDZYNARODOWA FEDERACJA AERONAUTYCZNA.

Lista międzynarodowych rekordów. Zjazd w Pradze Czeskiej zredukował olbrzymią ilość kategorji rekordów w lotnictwie, w których orjentacja stawała się coraz bardziej niedostępną szerokiemu ogółowi, pozostawiając cyfrę 45 rekordów. Rekordy te w obecnej chwili przedstawiają się, jak następuje:

1. Odległość w linji prostej: Arrachart i Lemaître (F) 3166,3 km.
2. Odległość: Drouhin i Landry (F) 4,400 km.
3. Czas lotu: Drouhin i Landry (F) — 45 godz. 11 m. 59 s.
4. Wysokość: Callizo (F) — 12,066 m.
5. Szybkość: Bonnet (F) — 448,17 km.
6. Szybkość na 100 km: Bettis (A) — 401,279 km.
7. Szybkość na 500 km: Sadi-Lecointe (F) — 306,696 km.
8. Szybkość na 1000 km: Lasne (F) — 248,296 km.
9. Szybkość na 2000 km: Lasne (F) — 218,759 km.
10. Szybkość na 5000 km: nie ustalony.

Rekordy z ciężarem użytecznym:

a) 500 kg:

11. Czas lotu: Harris (A) — 9 g. 11 m. 53 s. — 12. Wysokość: Harris (A) — 8,578 m. — 13. Odległość: Harris (A) — 950 km. — 14. Szybkość 100 km: Lasne (F) — 281,03 km. — 15. Szybkość 500 km: Lasne (F) — 249,618 km. — 16, 17, i 18. Szybkość na 1000 km, 2000 km i 5000 km — nie ustalone:

b) 1000 kg:

19. Czas lotu: Bossoutrot (F) — 2 g. 19 m. 16 s. — 20. Odległość: Lasne (F) — 200 km. — 21. Wysokość: Coupet (F) — 5751 m. — 22. Szybkość 100 km: — Lasne (F) — 246,44 km. — 23, 24, 25 i 26. Szybkość na 500, 1000, 2000 i 5000 km — nie ustalone.

c) 2000 kg:

27. Czas lotu: Bossoutrot (F) — 2 g. 19 m. 16 s. — 28. Odległość: nieustalony. — 29. Wysokość: Bossoutrot (F) — 4900 m. — 30, 31, 32, 33 i 34. Szybkość na 100, 500, 1000, 2000 i 5000 km — nieustalone.

d) 4000 kg:

35. Czas lotu: Bossoutrot (F) — 2 g. 19 m. 16 s. — 36. Odległość: nieustalony. — 37. Wysokość: Bossoutrot (F) — 4,990 m. — 38, 39, 40, 41 i 42. Szybkość na 100, 500, 1000 i 2000 km — nieustalone.

43. Najwyższe obciążenie, pułap 2000 m: Bossoutrot (F) — 6000 kg, 3586 m.
44. Odległość z zaopatrywaniem w locie: Smith i Richter (A) — 5300 km.
45. Długość lotu z zaopatrywaniem: Smith i Richter (A) — 37 g. 15 m. 14 s.

Litery za nazwiskami w nawiasach oznaczają: F — Francja, A — Stany Zjednoczone.

Zarząd F. A. I. zadecydował na posiedzeniu dn. 12 stycznia w Paryżu, że:

1) zawody o puhar Schneidera dla wodnopłatowców odbędą się w Stanach Zjednoczonych w październiku bez zmiany regulaminu.

2) Zawody o II puhar Gordon-Benneta dla balonów wolnych odbędą się w końcu maja w Belgji (Bruksela, lub Antwerpia).

3) F. A. I. na kongresie, który jest zapowiedziany na październik w Rzymie, przyzna swój wielki medal złoty za najpiękniejszy czyn lotniczy w bieżącym roku.

ANGLJA.

Polityka rozbudowy lotnisk. Anglja, która w r. 1920 posiadała w metropolji 120 większych i mniejszych lotnisk prywatnych i rządowych, w latach następnych część lotnisk zredukowała. Program na rok bieżący przewiduje budowę 13 nowych lotnisk, na co preliminowane zostało 243,000 funtów sterlingów, t. j. ponad 8 miljonów złotych.

Zwycięstwo metalowej konstrukcji. Ministerstwo powietrza od dłuższego okresu pracuje nad metalową konstrukcją samolotów. Cały szereg firm lotniczych, że wymienimy tylko Vickers'a, Beardmore'a, Short'a, zakończyło prace wstępne i rozpoczęło budowę samolotów metalowych. Spławy lekkie (duralumin) wyrabiane są w Anglji. W związku z tem czytamy w L'Aviazione z dn. 31 grudnia depeszę londyńskiego korespondenta włoskiego organu z dn. 22-go grudnia:

„Na skutek prób nad wodnolądowcem z silnikiem Rolls-Royce 700 MK. Air Minister powziął postanowienie zaniechać konstrukcji drzewnej samolotów i przyjąć definitywnie konstrukcję metalową."

Informacja ta oczywiście dotyczy wyekwipowania w samoloty wojsk lotniczych, t. j. Royal Air Force, całkowita jednak zmiana inwentarza lotniczego nie nastąpi przed 1928 r.

Lot Londyn — Capetown. Alan Cobham w ubiegłym miesiącu dotarł w swoim locie Afryki środkowej. Ostatnio lądował nad jeziorem Uganda. Podróż swą odbywa nie w rekordowym tempie, gdyż, jak zaznaczył w udzielonem w Atenach interview, ma on za zadanie dokładne zbadanie szlaku powietrznego przez Afrykę, celem zorganizowania na nim prawidłowej komunikacji powietrznej.

Projekt nowego statku wojennego. Ministerstwu Marynarki przedłożony został projekt nowego potężnego pancernika, który nie naruszając układu waszyngtońskiego o rozbrojeniu morskiem, będzie dzięki uzbrojeniu w samoloty (nie podpadające pod ten układ), jako działalność artyleryjska dwa razy silniejszy, niż największe dotychczasowe okręty angielskie. Kolos ten, pojemności 28.000 ton, uzbrojony będzie tylko w sześć armat 16-o calowych, w pancerz 25-o do 30-o centymetr., natomiast ma pomieszczenie na 30 samolotów: wywiadowczych, niszczycielskich i torpedowców.

Walka z mgłą w Croydon. Na lotnisku w Croydon kpt. C. H. Biddiecombe przeprowadza obecnie z polecenia Min. Lotnictwa próby nocnego oświetlenia terenów lotniczych w czasie mgły. Na lotnisku ułożono pod ziemią i przykryto grubem szkłem dwa długie szeregi rur, napełnionych neonem, wskazujące miejsce do lądowania. Światło neonowe, jak dowiodły próby, ma szczególnie silną własność przenikania nawet najbardziej zamglonego powietrza i jak dowiodły próby, widzialnem jest zupełnie dobrze z wysokości, normalnie osiąganych przez samoloty komunikacyjne. Z chwilą, kiedy próby będą ukończone, otwartą będzie komunikacja nocna Paryż—Londyn.

BELGJA.

Zawody balonów kulistych o drugi puhar im. Gordon-Bennetta. Aero Klub Belgji, w którego ręku znajduje się obecnie puhar, postanowił odbyć tegoroczny wyścig z terenu Aero Klubu Antwerpijskiego w Antwerpji. Do zawodów stanie po raz pierwszy od istnienia puharu Danja, którą reprezentować będzie „Dansk Flyveklub".

CZECHOSŁOWACJA.

Budowa silników Jupiter. Znana fabryka silników lotniczych Walter a Spol, która wypuściła szereg silników lotniczych, chłodzonych wodą, używanych w Czechach na samolotach szkolnych i komunikacyjnych, nabyła licencję na prawo budowy silników Jupiter, chłodzonych powietrzem i otrzymała zamówienie na serję tych silników od rządu czeskiego.

Projekt lotu Praga — Pekin. Kilka udanych lotów po Europie na samolotach czeskich w r. 1925 ożywiły ogromnie ambicję sportową i zainteresowanie przelotami na znaczne odległości w sferach rządowych i sportowych Czechosłowacji. Omawiany jest szeroko projekt przelotu w roku bieżącym z Pragi do Pekinu drogą syberyjską, do którego realizacji rozpoczęto przygotowania.

Nowe towarzystwo lotnicze. Firmy J. Walter a Spol. Zakłady Skoda, Laurin i Klement, Breitfeld i Danek oraz Milos Bondy zakładają towarzystwo lotnicze z kapitałem dziesięciu miljonów koron czeskich. Towarzystwo stara się o koncesję na prywatną linję lotniczą (dotychczas wewnętrzna komunikacja lotnicza w Czechach jest w rękach rządowych). Loty mają być dokonywane na samolotach wyrobu krajowego.

DANJA.

Projekt raidu Kopenhaga-Tokio. Duńczycy, również jak i czesi szykują się do lotu na Daleki Wschód. Piloci Botwed i Herschend na płatowcu Fokker z siln. Lorraine — Dietrich 400 MK. mają lot ten wykonać w okresie wiosennym szlakiem południowym przez Indje (droga Pelletierą d'Oisy i de Pinedo).

FINLANDJA.

Fińska L. O. P. P. W uzupełnieniu naszej notatki o fińskiej L. O. P. P. (w poprzednim numerze), dowiadujemy się, że w dniu 14.X.25 r. został założony ogólno-fiński związek obrony powietrznej. Dotychczas istniały lokalne stowarzyszenia, mające na celu popieranie żeglugi powietrznej, oraz specjalnie lotnictwa wojskowego w północnej Karelji, Wyborgu i kilku miastach. Delegaci tych stowarzyszeń wraz z delegatami poszczególnych prowincyj oraz przedstawicielami władz cywilnych, wojskowych, stowarzyszeń, szkół itp. odbyli dwudniowe narady, na których postanowiono zogniskować całość wysiłków w jednem stowarzyszeniu pod nazwą: „Finlands Luftvärnförening". Został wybrany zarząd, do którego weszli zarówno przedstawiciele stolicy, jak i prowincji, różnych klas i zawodów. Z wojskowości weszli do zarządu minister obrony, dowódca lotniczych sił wojskowych i szef sztabu Skyddskär'u. Wszedł do zarządu też znany socjalista współpracownik „Socialidemokraatti", J. V. Keto. Statut fińskiej Ligi Obrony Powietrznej jest jeszcze w opracowaniu.

FRANCJA.

Ukończenie konkursu silników. Wielki konkurs silników trwający przez lata 1924 i 1925 został ukończony. Jak z informacji jakie udzielaliśmy niejednokrotnie o jego przebiegu naszym czytelnikom wiadomo, udział w nim brały silniki lotnicze o mocy od 350 do 450 MK. Celem konkursu było stworzenie silnika o wyjątkowej wytrzymałości, to też pomiędzy innemi warunkami była próba 240 godzinnego funkcjonowania. Nagroda ofiarowana przez Comite Francais de Propagande Aeronautique wynosi miljon franków, nadto Podsekretarjat Stanu przeznaczył 300,000 fr. fr. na nagrodę „wydajności ekonomicznej", uwzględniającej zarówno oszczędność zużycia paliwa, jak lekkość i opór czołowy.

Zwycięzcą konkursu o nagrodę miljona jest silnik Renault — drugie miejsce ma bezzaworowy Panhard.

Nagrodę wydajności zdobył silnik Lorraine, drugie miejsce ma Panhard.

HISZPANJA.

Lot do Argentyny wzbudza w Hiszpanji również wielki zapał. Pilot Franco szykuje się do przelotu przez Atlantyk do Buenos Ayres.

NIEMCY.

Koncentracja towarzystw lotniczych trwa dalej. Nadzieje na możność szerokiej ekspansji lotnictwa niemieckiego po traktacie w Locarno spowodowały ożywione przygotowania do tego okresu przez koncentrację sił, zapoczątkowaną przez fuzję dwuch potężnych koncernów Junkersa i Aerolloydu i stworzenie tow. Luftverkehr A. G. Obecnie w ślad za koncernami rozpoczęły się przygotowania do połączenia 23 pozostałych mniejszych przedsiębiorstw.

Europa — Union, związek przedsiębiorstw komunikacji lotniczej w Europie, związanych z zakładami Junkersa, eksploatuje w obecnej chwili 62 linje lotnicze. Łączna długość sieci wynosi 32,000 km.

Lufthansa, nowe towarzystwo powstałe z fuzji Junkersa z Deutscher Acrolloydem opiera się na zasadach organizacyjnych zbliżonych do angielskiego Imperial Airways — w skład nowego towarzystwa wchodzi kapitał rządu niemieckiego do wysokości 49% — pozostałe 51% stanowi kapitał połączonych koncernów.

ROSJA.

Transarktyczna linja żeglugi powietrznej. Znany niemiecki pilot Zeppelinów kpt. Bruns, o którego pobycie i pertraktacjach w Tokio pisaliśmy w listopadzie, referował w Moskwie 22.VII r. b. na posiedzeniu komisji transarktycznej żeglugi powietrznej przy Radzie Komisarzy Ludowych Z. S. S. R., w obecności wielu powag naukowych Moskwy i Leningrodu, oraz specjalistów w zakresie sterowców, swe projekty urządzenia transarktycznej komunikacji powietrznej na wielkich sterowcach sztywnych. Marszrutę określa on jak następuje: Murman — Szpicberg lub ziemia Franciszka-Józefa — Biegun Północny — przylądek Barrow w Ameryce Półn., m. Nom na Alasce i z powrotem wzdłuż północnego wybrzeża Syberji na Murman. W Nom na Alasce byłby port sterowcowy (z masztami kotwicznemi). W dalszej przyszłości kpt. Bruns proiektuje inne podobne linje, np. Amsterdam — Jokohama lub Amsterdam — San Francisco; oszczędność czasu, wg. jego obliczeń byłaby ogromna i w 1-m wypadku na sterowcu tylko 7½ dni, gdy innemi środkami aż 30 dni. Projekty kpt. Brunsa poparł przed wyższemi władzami Z. S. S. R. bawiący w tym czasie (latem r. ub.) w Moskwie znany podróżnik polarny Frydtjof Nansen. Szereg uczonych i finansistów Zachodniej Europy ma podobno założyć odpowiednie towarzystwo transarktycznej żeglugi powietrznej, zamierzając dokonać pierwszej próby już w 1927 r.

STANY ZJEDNOCZONE.

Nieporozumienia w łonie władz lotniczych. Donosiliśmy kilkakrotnie czytelnikom „Lotu Polskiego" o scysjach, jakie istnieją od pewnego czasu między wybitniejszemi jednostkami amerykańskiego świata lotniczego, o ostrej krytyce popularnego lotnika, b. generała, obecnie pułk. Mitchella i zarzutach jakie stawiał lotnictwu wojskowemu i morskiemu z tytułu organizacji lotu naokoło świata, lotu do wysp hawajskich, a ostatnio katastrofy Shenandoah. Po tym wypadku prezydent Coolidge wyznaczył komisję, złożoną z wybitnych zawodowców i obywateli dla zbadania stanu lotnictwa amerykańskiego. Komisja ta przed kilku dniami zakończyła swe czynności, jednogłośnie stwierdziła, że „zarzuty uczynione obronie powietrznej państwa są niesłuszne i nieuzasadnione" i oświadczyła, że „siły lotnicze amerykańskiej armji i floty są w doskonałej formie". Materjał ludzki jest dobry, zaś samoloty są równie dobre, jeżeli nie lepsze, niż w innych krajach. Komisja jest stanowczo przeciwna utworzeniu Departamentu Obrony Krajowej, któremu byłyby podległe wszystkie obronne organizacje wojskowe, oraz oddzielnego Ministerstwa Żeglugi Powietrznej, któreby skupiało wszystkie organy lotnicze. Według opinji Komisji, Stany nie potrzebują wielkich sił lotniczych, ponieważ pozycja geograficzna chroni je od napadu groźnych nieprzyjaciół. Komisja uznaje niemniej, że dużo jeszcze pozostaje do zrobienia w dziedzinie lotnictwa i poleca utworzenie stanowisk podsekretarzy stanu do spraw żeglugi powietrznej w ministerstwach wojny, marynarki i handlu. Komisja podkreśla ważność rozwoju lotnictwa cywilnego, jako najzdrowszą politykę obronną i w końcu zwraca się do „krytyków lotnictwa amerykańskiego, aby w swoich sądach kierowali się więcej rozsądkiem, a mniej uczuciami".

SZWECJA.

Lotniczy przemysł niemiecki w Szwecji. Na mocy umowy koncernu Junkers'a z rządem szwedzkim i miastem Malmö, zakłada tam Junkers nową wytwórnię lotniczą, obliczoną na 2.000 robotników. Rada miejska Malmö okazuje tu nader daleko idącą pomoc, albowiem nawet przyjmuje na siebie część kosztów budowy budynków wytwórni i szop lotniczych. Miasto Malmö uczestniczy też w kapitale zakładowym nowej wytwórni w kwocie 550.000 koron szwedz.

TURCJA.

Liga Aeronautyczna Turcji, o której niezmiernie energicznej działalności pisaliśmy już nieraz, zdobywa sobie coraz bardziej opinję turków. W przekonaniu, że dawne znaczenie floty morskiej przechodzi do lotnictwa, zasłużona Liga Żeglugi Morskiej, której Turcja zawdzięcza niejeden statek morski, jak dowiadujemy się ze źródeł włoskich, rozwiązała się, przekazując swe fundusze Lidze Aeronautycznej.

O wpływy niemieckie. Jak wiadomo czytelnikom naszego pisma, Turcja jest jednym z terenów wschodnich, na których rozgrywa się obecnie współzawodnictwo między lotnictwem Francji i Niemiec, które reprezentuje Junkers. W obecnej chwili toczą się starania Francji o uzyskanie linji do Konstantynopola i Angory oraz do Teheranu (Persja), w którym, jak pisaliśmy w Nr. 21, już jesienią 1924 roku zainstalowała się misja Junkersa.

W dniu 8 grudnia ub. r. odbył się lot na trójsilnikowym jednopłatowcu Junkers G. 24 z Konstantynopola do Teheranu (1880 km.). Lot trwał 13 godzin 55 min.

Według informacji, jakie podają dzienniki amerykańskie, Junkers uzyskał już rzekomo trzydziestoletni monopol na urządzenie linji powietrznej w Turcji.

Projektowana jest w pierwszym rzędzie właśnie komunikacja Teheranu z Europą na Taurys — Konstantynopol — Adrjanopol — Budapeszt.

WŁOCHY.

Plany markiza de Pinedo. Triumfator lotu Rzym — Melbourne — Tokio — Neapol uroczyście przyjmowany z mechanikiem Campanelli w Europie Zachodniej, snuje już nowe projekty wielkiego lotu, tym razem jeszcze większego, na 80,000 km.

Lotem tym, którego marszruta nie została jeszcze ustalona, de Pinedo ma połączyć półwysep Italji z Ameryką Południową. Oczywiście przelot Atlantyku bądź drogą Pernambuco — Dakar, bądź też szlakiem północnym Alcocka, a może nawet dwukrotnie, stanowi konieczną część planu.

PRZEGLĄD CZASOPISM

Z polskiej prasy lotniczej. „Lotnik" — organ związku lotników polskich w Poznaniu. „Lotnik" z dn. 1 stycznia rozpoczął III rok życia już jako tygodnik. Przekształcenie Lotnika stało się wynikiem redakcyjnej ankiety, w której czytelnicy pisma wypowiedzieli się prawie jednomyślnie za częstszem wychodzeniem pisma. Świadczy to niewątpliwie o tem, że redakcja potrafiła wzbudzić żywe zainteresowanie w tych kołach czytelników polskich, których Lotnik potrafił przywiązać do siebie i do lotnictwa i jest też jednym z symptomów wzmożenia tętna naszego życia lotniczego.

Pomimo zmniejszenia formatu redakcja Lotnika ujmuje w swych szpaltach dużo treści, zarówno politycznej, jak i technicznej — podając opisy i wykresy samolotów i szybowców, wypełnia lukę w naszem piśmiennictwie perjodycznem. Zabierając głos w sprawach polityki lotniczej w Polsce Lotnik zarówno w Nr. 1, jak i Nr. 2 wysuwa na czoło problemat podsekretarjatu Stanu. „Lotnicy polscy są J. W. Panu senatorowi (Januszewskiemu) niesłychanie wdzięczni (za podniesienie tej sprawy w liście do Prezydenta Rzeczypospolitej) i ufają że przy pomocy L. O. P. P. doczekają się nareszcie załatwienia tej tak ważnej sprawy, której niezałatwienie pociąga za sobą już dziś tarcia i nieporozumienia, a jutro może przynieść nieobliczalne skutki".

Z NASZEJ BIBLJOTEKI

N. Jacuk „Technika Wozdusznogo Fłota" (= Technika Floty Powietrznej), wyd. „Goswojenizdata", Moskwa, 1925. Jest to krótka praca, mająca na celu należyte obznajmienie szerokich kół z zasadami techniki współczesnej żeglugi powietrznej. Autor, jeden z wybitniejszych dawnych „speców", b. komandor carskiej marynarki, inżynier-mechanik floty, pilot balonu, sterowca i płatowca, obecny profesor Akademji Marynarki Wojennej w Leningrodzie, daje w tej pracy, w krótkiem i łatwem do przyswojenia ujęciu, swoistą encyklopedję lotniczej wiedzy technicznej. Omawia on kolejno: 1) technikę właściwego lotnictwa, 2) cechy szczególne techniki lotnictwa, z punktu widzenia wymogów wojennych, 3) technikę balonów. Pierwsze dwa działy są doprowadzone do ostatnich zdobyczy wiedzy na tem polu, nieco gorzej przedstawia się dział trzeci, gdzie autor ramowo ujmuje całe zagadnienie sterowców i przytacza dane tylko o dawnych, przedwojennych ich typach. Całość stanowi książkę popularną i fachową w obfitej rosyjskiej literaturze propagandowej.

B. Łobacz-Żuczenko, prof. „Bazy morskoj awjacji", wyd. **„Awjoizdatelstwa"**, Moskwa 1925 r., str. 106+36 rysunków, cena 1 rs. Praca napisana popularnie, lecz jednocześnie najzupełniej fachowo, omawia wyłącznie tylko zagadnienie baz (podstaw działania, portów) lotnictwa morskiego. Pod lotnictwem morskiem autor rozumie, zupełnie słusznie, nie tylko jednostki wodnopłatowcowe, ale również wszystkie wogóle jednostki lotnicze, współdziałające z marynarką, a więc i płatowce typu lądowego, pełniące służbę ze statków lub obsługujące wybrzeża. Autor uwzględnia w pierwszym rzędzie bazy wojskowego lotnictwa morskiego, mówi jednak też o podobnych bazach dla cywilnego lotnictwa morskiego. Bazy te dzieli on wogóle na 2 kategorje odmienne: 1) brzegowe i 2) pływające. Omawia każdą z tych kategotyj zosobna, wyszczególniając zasadnicze wymogi techniczne, taktyczne i strategiczne, którym mają one odpowiadać, oraz przytacza szereg danych o poszczególnych ważniejszych bazach tego rodzaju na obu półkulach, w szczególności zaś o podobnych bazach na obszarach b. Imperjum Rosyjskiego (przedewszystkiem na Bałtyku, na wybrzeżach Estonji). Bardzo ciekawe wiadomości podaje część druga pracy prof. Żuczenko o pływających bazach lotniczych najrozmaitszych typów, jak to: transportowce lotnicze; normalne statki bojowe, wyposażone w środki lotnicze; specjalne statki lotnicze (po rosyjsku: „awjomatki" lub „awjonoscy"); barki — lotniska do działań na rzekach; projekty pływających portów lotniczych. Opisane są tu bliżej i ocenione krytycznie wszystkie ważniejsze bojowe statki lotnicze współczesnych przodujących flot (angielskiej, amerykańskiej, japońskiej). Całość stanowi studjum cenne i ciekawe dla każdego interesującego się lotnictwem morskiem.

Louise Faure-Favier: „Les chevaliers de l'air" Autorka romansu pod powyższym tytułem jest posiadaczką rekordu największej ilości kilometrów, przebytych drogą powietrzną i honorowego medalu Aeroklubu Francji dla pasażerów.

Jest ona entuzjastką lotnictwa i nawet tę swą powieść poświęca swym „przyjaciołom pilotom, którzy unosili ją w przestworza niebieskie na cudowne wycieczki".

To właśnie umiłowanie ostatniej zdobyczy ludzkości — podboju sfery powietrznej — i jej zdobywców lotników, których ofiarna, ciężka praca, tak często jest obecnie — po krótkim okresie entuzjazmu niedoceniana, — stanowi charakterystyczne tło tej powieści, osnutej na przeżyciach pilota. Tło to schwycone jest z istotną znajomością rzeczy, odczute z pojęciem i odtworzone z prawdziwym talentem. Postać bohatera romansu, lotnika, który po swej podobłocznej pracy szuka piękna życia w uśmiechu dziecka lub w oczach kobiety, tętni pełnią niewyczerpanej energji.

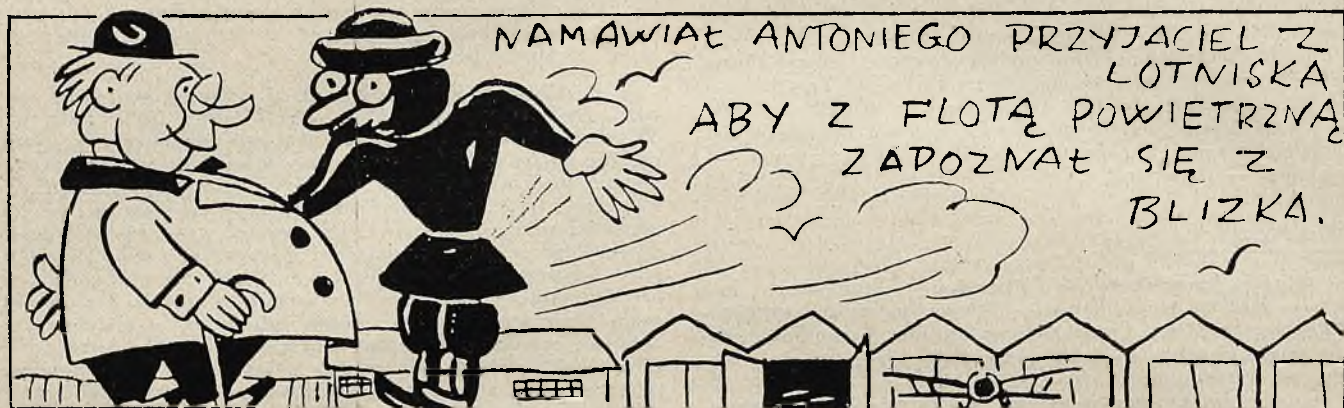
Nie wszystkie stronice książki są odpowiednie dla „dorastającej młodzieży", lecz stało się już obyczajem nie tylko francuskiej, lecz nawet tak dawniej cnotliwej polskiej literatury pięknej, iż niektórzy ostatni jej „mistrze" lubują się w opisie obrazów bardziej „realistycznych", niż „pięknych".

Tej właśnie niesmacznej przesady unika pani Faure-Favier, a jej dowcipna, barwna, niepozbawiona nawet głębszego, psychologicznego podłoża, powieść, znajdzie zapewne uznanie u każdego czytelnika, nie szukającego w książce zbyt wstrząsających wrażeń.

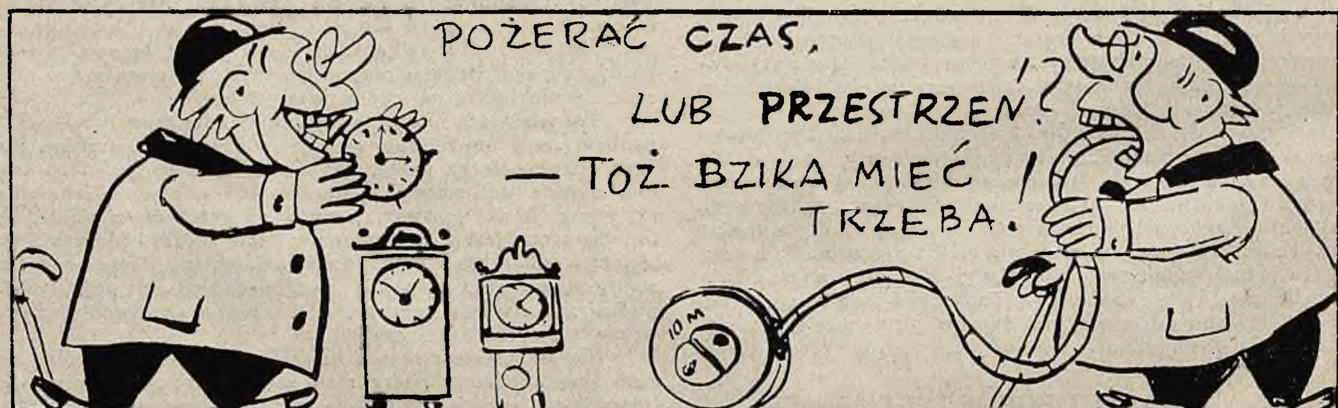


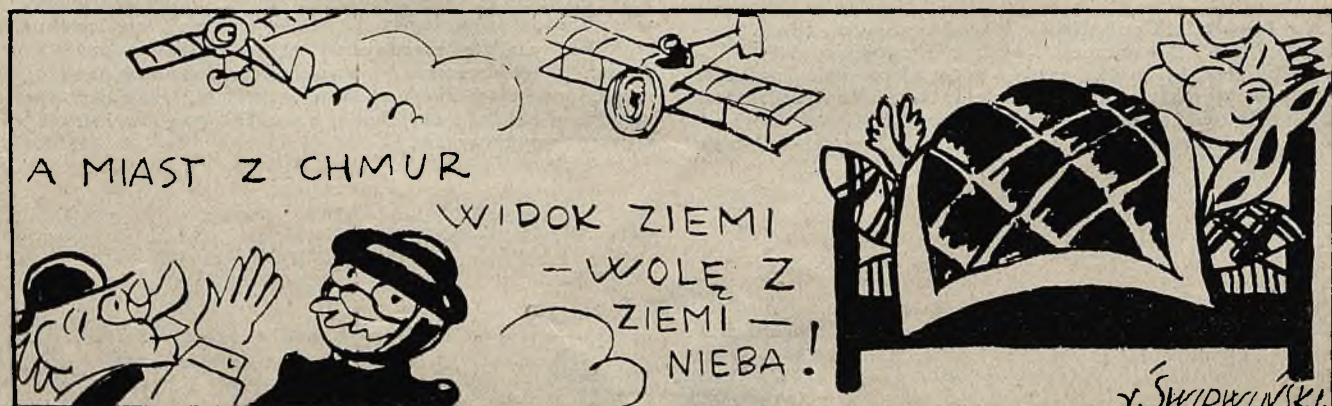
ANTONI — WRÓG LOTNICTWA

(Z CYKLU „BAJECZKI LOTNICZE")









rys. Al. Świdwińskiego



JEAN SERGIS

Opowieść wigilijna

Pilot Jimmy Drunkdevil był tego dnia w świetnym humorze. Sam jeden na ukrytem lotnisku na pograniczu amerykańsko - meksykańskim, badał stan swego silnika i samolotu. Nie miał zresztą nic lepszego do roboty i tak musiał czekać. Przygotowywał swą maszynę ze spokojem filozoficznym pilota, który dobrze zna zasadę, że czekanie należy również do jego zawodu.

Gdy skończył, położył się w cieniu skrzydła, podłożył pod głowę zwinięty płaszcz skórzany i zamknął oczy.

Z błogiej drzemki wyrwał go daleki warkot silnika. Apokaliptyczny Ford nadjeżdżał, podskakując na nierównym terenie, osypanym kamieniami.

Jimmy Drunkdevil podniósł się żwawo i zapytał gwałtownie dwóch przybyszów:

„Hallo, Sam, macie dla mnie benzynę? A w dobrym gatunku? oczyszczona? Zadowoli podniebienie tych kochanych pieszczoszek?"

„Oczywiście, stary, powąchaj tylko".

Sam wyjął z samochodu dużą flachę, odkorkował i podsunął pod nos pilotowi. Jimmy gwizdnął z zadowoleniem.

„No, niema czasu, stary krokodylu, o ile mam zdążyć na umówioną porę!"

Mówiąc otwarcie, Jimmy Drunkdevil był przemytnikiem alkoholu do „suchych" Stanów Zjednoczonych, ponieważ jednak zwykłe sposoby szmuglerskie były, wobec dobrze zorganizowanej kontroli, bardzo niepewne, używał do szmuglu swego samolotu.

Nie trzeba chyba mówić, że samolot szybko się przy tym procederze zamortyzował, dzięki cenom „niewygórowanym i umiarkowanym", ale pewnym.

Jimmy wylatywał zwykle z okolicy nadgranicznej Meksyku, lądując, jak w tym wypadku obok St. Monica w umówionem miejscu, gdzie oczekiwali odbiorcy-przyjaciele. Tego dnia podróż była tem ważniejszą, że wobec zbliżających się świąt Bożego Narodzenia, należało zasilić w spirytus wesołe kółko pięknych gwiazd Holywoodu—stolicy filmów. Czyżby to licowało bowiem obchodzić uroczyście narodziny Bożego Dzieciątka lemoniadą, czy oranżadą?

Sześć butel whisky wyłoniło się po kolei z głębokości Forda. Trzy z nich wypełniły dolny zbiornik w samolocie, w którym zresztą nigdy nie postała kropelka benzyny. Trzy dalsze napełniły zbiornik dodatkowy, wbudowany w miejscu pasażera, połączony rurką kauczukową z miejscem pilota.

W chwili, gdy ceremonjał napełniania dobiegał końca, jakiś nieznany samochód wjechał na plac, służący za lotnisko, okrążył je, zwolnił, zawrócił i znikł, jadąc pełną szybkością.

„Bodajżeście pozdychali — zaklął Jimmy, nie krępujący się całkiem w swych życzeniach — to napewno te kanalje — polikiery! Będą mieli dość czasu, by zatelefonować z posterunku granicznego, uprzedzając, by mnie aresztowano przy lądowaniu".

Ciemna chmura szybko ustąpiła z czoła pilota. Należał on do ludzi biorących życie takiem, jak się przedstawia. Osądził, że nie warto się kłopotać wsypą na dwie godziny przed jej ewentualnem urzeczywistnieniem.

Silnik, puszczony w ruch huczał jak bąk. Samolot wzniósł się zwycięsko w czystem powietrzu prosto w piękne, bezobłoczne niebo.

Monotonny, skalisty teren przesuwał się przed oczami pilota. Po pewnym czasie zaczęły się pojawiać lasy, zieleń roślinności — okolice bezwodne kończyły się, zaczynał się kraj żyzny i bujny. Od wschodu połyskiwało srebrzyście morze, upstrzone zielonemi plamami przybrzeżnych wysepek, ukazywały się i znikały miasteczka, o jasnych domkach, ukrytych w gąszczu ogrodów...

Jimmy zaczął zniżać samolot w kierunku pewnego lasku, odcinającego się ciemną plamą na tle zieleni. Tam, za tym laskiem, znajdowała się umówiona łąka, gdzie mieli oczekiwać przyjaciele, by przejąć drogocenny ładunek.

Zniżając się wciąż, Jimmy szukał na ziemi białego krzyża, który był umówionym znakiem, że można bezpiecznie lądować.

Krzyża nie było, natomiast zamiast jednego,

Jimmy zauważył na polanie dwa auta. Nic innego tylko policja. Przeklęty telefon!

W zbiorniku było zbyt mało benzyny, by wracać do miejsca startu zagranicę, a lądować po tej stronie znaczyło wpaść „po uszy". Od czegóż telefon? Przenigdy!

Jimmy należał do ludzi szybkiej decyzji, zdecydowanych na bohaterskie poświęcenia. Mądrzy konstruktorowie samolotu przewidzieli przecież możliwość pożaru na samolocie, kiedy zachodzi potrzeba natychmiastowego pozbycia się zapasu benzyny.

Jimmy wzniósł się wzwyż, poczem pociągnął dźwignię rozrywacza zbiornika.

Ciężkie westchnienie wydobyło się z jego piersi na myśl o stracie, jaką poniesie Whisky and Airflanc Co. Ld. (Towarzystwo przemytnictwa alkoholu z ogr. odpow.). W interesach jednak trzeba czasem coś poświęcić.

Pozostał jeszcze drugi zbiornik.

Jimmy chwycił rurkę kauczukową i zaczął haust za haustem wypluwać szlachetny płyn, który wciągał do ust.

Zabierało mu to jednak zbyt dużo czasu, a zapas benzyny w zbiorniku był na wyczerpaniu. Z heroiczną determinacją Jimmy zaczął łykać. Poczuł przyjemne ciepło wzdłuż przełyku, w żołądku, wreszcie w twarzy. Czuł się szczęśliwy, zadowolony, miał ochotę jakoś wyrazić swe uczucia. Był jednak sam jeden. Chciało mu się tańczyć, skakać, śpiewać, nie mógł jednak zbytnio poruszać się w swym samolocie.

Zaczął manewrować sterem głębokości, lotkami, sterem kierunkowym. Wszystko to powodowało w następstwie przeróżne loopingi, poślizgi, beczki, zawrotne skręty, wypisując jakby poemat lotniczy na cześć whisky. Jimmy nie wypuszczał z ust rurki kauczukowej. Szczęśliwy do ostatnich granic, nie chciał darować ani jednej kropelki.

Fantazja lotnicza przedłużała się, z każdą chwilą bardziej szalona, żywiołowa, rozpasana, na kształt jakiegoś tańca burzliwego, jakie można zobaczyć w niektórych wesołych spelunkach Meksyku.

Dobry Bóg czuwa nad pijanymi. Sprawdziło się to tego dnia, gdyż w przeciwnym razie Jimmy zabiłby się bez apelacji.

Ostatnie pociągnięcie nie napełniło ust pilota. Alkohol się wyczerpał. Pokonywując siłą woli oszołomienie, Jimmy z determinacją zamknął gaz i wylądował bez najmniejszego podskoku. Wyszedł dystyngowanie z samolotu, w chwili jednak, gdy nogi dotknęły ziemi zwalił się wprost pod nogi stróżów prohibicji i oczekujących przyjaciół, którzy od pół godziny potnieli ze strachu.

Zawiedzeni policjanci ulotnili się, nie mogąc nic przyłapać, — zapach alkoholu wymyka się z pod dyscypliny Stanów Zjednoczonych.

Jimmy Drunkdevil spał po tej awanturze trzy dni i trzy noce, nie pamiętając potem nigdy, co się stało z jego lotniczym ładunkiem...

JULJUSZ WIRSKI

Pułkownikowi Ludomirowi Rayskiemu

Najjaśniejsza Ojczyzna nie była przy Tobie,
Nie żegnała Cię, z troską, krzyżem białych ramion;
Sam byłeś — i ten Paryż w rannych mgieł żałobie,
I olbrzymi rytm pragnień, które wszystko łamią.

O, jakże Ci się śmiało Bordeaux szmaragdowe,
Błędne wstęgi Loary, Garonny i Ebro!
Radia trzech kontynentów śpiewały nad głową,
A dołem Pirenejów drżało żywe srebro!

Guadalquivir Ci jeszcze złocił się w źrenicy
A już Gibraltar witał turkusową sagą;
Możeś wtenczas wichury halne pozachwycał,
A możeś je do ziemi wtłoczył swą odwagą?!

Z Casablanca, przez Algier, nad kremowy Tunis
Poniosła Cię tęsknota — najwierniejsza raja —
I leciałeś w zórz rannych i zachodów łunie,
A łańcuch gór Atlasu mgliste bajki bajał.

Zasię potem: Sycylja, Adrjatyk, Bałkany,
Ateny i Carogród, Aja Sophia złota! —
Melancholja odlotów brawurą wyłkana,
Wieczystych nieukojeń odwieczna Golgota.

Zlot nagły ku Warszawie na skrzydłach Bregueta,
Dziwny, serdeczny smutek dokonanej sprawy, —
I myśl: — otom błękitów jest anachoreta,
Lecący w złoty obłęd mej samotnej Sławy!..

Okładkę przedstawiającą zrzucanie meldunku z samolotu wykonał Kamil Mackiewicz.
Winiety i tytuły — rys. p. E. Głowackiego, „Kronika Międzynarodowa" i „Technika" — rys. p. Stef. Osieckiego

Redaktor: *J. Grzędziński.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.



Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 14

GŁÓWNA RADA NADZORCZA.

W dniu 9.I b. r. w sali konferencyjnej Min. Kolei odbyło się posiedzenie Gł. Rady Nadzorczej.

Przewodniczył prezes Rady, gen. Sikorski, który na wstępie zakomunikował zebranym o swoim wyjeździe do Lwowa, prosząc Radę o zwolnienie go wobec tego ze stanowiska prezesa.

Rada nie przyjęła do wiadomości rezygnacji swego prezesa i uprosiła gen. Sikorskiego o piastowanie nadal tej godności.

Z kolei dr. Vacqueret zreferował sprawę szkoły mechaników lotniczych i odczytał uchwały, powzięte na posiedzeniu Zarządu Gł. poprzedniego dnia. Na wniosek p. Szwejcera uchwalono dokooptować do Komisji, wyłonionej na tem posiedzeniu, przedstawiciela Min. Kolei.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Szkoła mechaników lotniczych. W dniu 8.I z inicjatywy i w lokalu Zarządu Głównego L. O. P. P. odbyło się posiedzenie w doniosłej dla lotnictwa naszego sprawie szkoły mechaników lotniczych.

Zarząd Główny L. O. P. P. reprezentowali pp.: sen. Januszewski, prof. Ponikowski, dyr. Ostrowski, dr. Vacqueret, prof. Witoszyński, dyr. Barylski, oraz dyrektor biura p. Garczyński. Poza tem uczestniczyli w charakterze gości pp.: inż. Romanowski, delegat Min. W. R. i O. P., mjr. Sznuk, delegat Dep. IV M. S. Wojsk., Falkiewicz, prezes Komitetu Stołecznego, Rybicki, prezes Komitetu Woj. we Lwowie, płk. Abżółtowski, inż. Świątkowski, delegaci Komitetu Woj. w Poznaniu, Wałecki, delegat Komitetu Miejskiego w Poznaniu, red. Śliwiński, delegat Komitetu Miejskiego w Bydgoszczy, Leśniewski, delegat Muzeum Przem. i Roln., Krasuski, dyrektor szkoły im. Konarskiego.

Po wyczerpujących naradach powzięto jednomyślnie następujące uchwały:

1) Zarząd Główny L. O. P. P. przyjmuje z zadowoleniem i uznaniem do wiadomości powołanie do życia przez Min. W. R. i O. P. państwowej szkoły technicznej w Warszawie z wydziałem lotniczym i samochodowym i zwraca się z prośbą do Ministerstwa, aby przy układaniu programu szkoły zechciało porozumiewać się z Ligą.

L. O. P. P. uważa dalej za konieczne z chwilą uzyskania możliwości finansowych poprzeć budowę warsztatów dla wspomnianej szkoły, wstawiając odpowiednią sumę możliwie już do budżetu na r. 1927, z tem zastrzeżeniem, że przy szkole winny być utworzone kursy dla mechaników lotniczych.

2) L. O. P. P. w porozumieniu z M. S. Wojsk. Min. Oświaty, wystąpi do odpowiednich czynników, aby w istniejących szkołach rzemieślniczych rozszerzyć dział silników na silniki lotnicze.

3) L. O. P. P. uznaje kursy propagandowe (ogólne przygotowawcze), organizowane przez Min. W. R. i O. P. za b. pożądane, z tem, że pierwszeństwo ma być zachowane dla kandydatów w wieku przedpoborowym.

4) Zarząd Główny wita z zadowoleniem inicjatywę Komitetu Wojewódzkiego we Lwowie w sprawie utworzenia tymczasowego kursu dokształcającego dla kandydatów na mechaników lotniczych i prosi Komitet o doprowadzenie inicjatywy tej do skutku.

5) W sprawie organizowanej przez Komitet Miejski w Bydgoszczy szkoły mechaników lotniczych, Zarząd Główny, nie wdając się w szczegóły programu, który opracuje specjalnie wyłoniona Komisja, — uważa powstanie szkoły za wysoce pożądane i zajmie się sfinansowaniem jej przez Ligę.

6) W skład wymienionej Komisji wchodzą: ze strony Zarządu Głównego L. O. P. P. pp.: sen. Januszewski i prof. Witoszyński, dalej dyr. Siemiradzki z Bydgoszczy oraz po jednym przedstawicielu Dep. IV M. S. Wojsk. i Dep. szkolnictwa zawodowego Min. W. R. i O. P., których wydelegują odnośne Departamenty.

7) Zarząd Główny prosi Min. Oświaty, aby w wypadkach, kiedy Komitety L. O. P. P. zwracają się doń bezpośrednio w sprawach szkolnictwa, informowało o tem Zarząd Główny; ze swej strony Zarząd Główny we wszystkich sprawach szkolnictwa będzie prosił Min. Oświaty o delegowanie na posiedzenie swego przedstawiciela.

Z pobytu ppłk. Grzędzińskiego w Paryżu. Na posiedzeniu Zarządu Głównego w dniu 13.I b. r. redaktor „Lotu Polskiego", ppłk. Grzędziński złożył sprawozdanie ze swego pobytu w Paryżu.

Na wstępie ppłk. Grzędziński zdał relację z uwieńczonych pomyślnemi wynikami starań o wydanie specjalnego numeru „Lotu Polskiego", poświęconego lotnictwu francuskiemu, i uzyskania dlań współpracy Podsekretarjatu Stanu, oraz szeregu korzystnych załatwień dla działu propagandy.

Jedna z wybitnych firm francuskich na ręce p. ppłk. Grzędzińskiego zgłosiła chęć złożenia daru dla Ligi w postaci 3-osobowego samolotu.

Po omówieniu spraw Towarzystwa „Lotnik Polski we Francji", sprawozdawca podkreślił fakt dodatni, że, głównie dzięki szeregowi artykułów w „L'aero sports", zainteresowanie Ligą we Francji znacznie wzrosło; L. O. P. P. cieszy się we Francji doskonałą opinją i niejednokrotnie stawiana jest jako wzór francuskiej Lidze Aeronautycznej, która też niejedną rzecz od nas przejęła i przejmuje w okresie przeżywanej obecnie reorganizacji.

W dalszym ciągu ppłk. Grzędziński zreferował stan lotniczej społecznej pracy we Francji.

Reorganizacja „Lotu Polskiego". Na temże posiedzeniu Zarządu Głównego uchwalono wniosek następujący: „Zarząd Główny zdecydował przejście „Lotu Polskiego" z miesięcznika na dwutygodnik. Komitet Redakcyjny zostanie zreorganizowany".

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Kielce. Dotychczasowy czysty dochód z „Tygodnia Lotniczego" wynosi 23,050 zł. 17 gr. Brak dotąd oficjalnych wiadomości z powiatów: Miechów, Kielce, Jędrzejów, Busk i Opoczno.

Poznań - Miasto. Przybyło Kół 6, rozwiązano i przyłączono do innych Kół 2; obecna liczba Kół 123, członków 10,060. Stan kasy na 31.XII 1925 r. — zł. 17,960.48.

W ubiegłym kwartale odbyły się 3 zebrania Zarządu i 1 rewizja kasy i ksiąg. Wygłoszono referaty w 9 zrzeszeniach, rozesłano odezwy do pp. kierowników i prezesów zrzeszeń, fabryk i przedsiębiorstw handlowych z prośbą o zorganizowanie kół i zezwolenie na wygłaszanie referatów. Z pozostałych towarów, otrzymanych jako datek w tygodniu propagandy od kupców, uruchomiono loterję fantową, wyznaczając 250 nagród, których losowanie nastąpiło 1 listopada ub. r.

Ponadto uruchomiono w uczelniach konkurs wycinanek modelu dwupłatowca bojowego „Breguet", ustalając za najlepsze wykonanie 10 nagród.

W ub. kwartale zmarło 2 członków Zarządu: ś. p. radca Drozdowicz, skarbnik i por. Strehl, członek Komisji reklamowej.

Sekretarjat Komitetu znajduje się od 1 grudnia 1925 r. przy ul. Grobla 15, II piętro, pokój 155.

Toruń. Mimo wysiłku organizatorów w szeregu Komitetów i zawsze przykładnej ofiarności społeczeństwa pomorskiego, dowodem czego wyniki w niektórych powiatach, np. w puckim, gdzie zebrano około 1000 zł. lub gmina maleńka Lisewo w pow. chełmińskim, która sama dała w okresie „Tygodnia Lotniczego" około 900 zł. na cele naszej instytucji, naogół wynik „Tygodnia" tym razem był nieszczególny. Zarząd nie otrzymał dotychczas wszystkich wpływów z prowincji, jednakże rezultat tegorocznego „Tygodnia" na Pomorzu nie przekracza 18.000 zł. Najlepiej pod względem ofiarności przedstawiła się wieś pomorska, niedopisały natomiast miasta, a szczególnie Grudziądz i Toruń.

Zarząd przeświadczony o skuteczności propagandy lotnictwa wśród szerokich warstw społeczeństwa przy pomocy młodzieży, wszczął w okresie „Tygodnia" akcję tę za pośrednictwem inspektorów szkolnych, dostarczając im dla dziatwy szkolnej nalepek na zeszyty z rycinami samolotów. Analogiczną akcję rozpoczęto w szkołach średnich, gdzie dla uczniów klas niższych przesłano arkusze z wzorami płatowców rozmaitych typów, rozebranych na części składowe, mające zachęcać młodzież do modelnictwa lotniczego; dla klas wyższych natomiast numery okazowe „Młodego Lotnika". Akcja propagandowa przy pomocy nalepek idzie raźno naprzód, dając prócz osiągniętego celu dość znaczne dochody.

Zainteresowanie społeczeństwa pomorskiego sprawami lotnictwa wśród szerokich warstw społecznych rośnie, dowodem czego jest dobrowolne zgłaszanie się osób w celu zapisywania się na członków L. O. P. P. Fakt ten stwierdzono w Toruniu w biurze Zarządu oraz na prowincji, gdzie również wzrasta liczba członków. Dalszym dowodem zainteresowania tego jest zwiększony popyt na czasopisma lotnicze, szczególnie „Lot Polski".

Do wzmożonego zainteresowania się lotnictwem przyczynił się prócz propagandy prasowej, w znacznej mierze zorganizowany przez Zarząd w okresie „Tygodnia Lotniczego" „Pierwszy Pomorski Lot Okrężny" na przestrzeni Toruń, Bydgoszcz, Tuchola, Chojnice, Kościerzyna, Starogard, Grudziądz, Brodnica, Toruń.

Pragnąc, zgodnie z celami instytucji, umożliwić wykończenie budującego się gmachu dla Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie, Zarząd przekazał w okresie sierpień — październik na cel wymieniony kwotę 22.000 zł. oraz przeznaczył dalsze 9.000 zł.

Wilno. Czysty zysk z „Tygodnia Lotniczego" po dzień 15.XII 1925 r. wyniósł zł. 46,121.16.

Na wyróżnienie przy organizacji „Tygodnia" zasługują: Komitet Kolejowy Wileńskiej Dyrekcji P. K. P. z prezesem Komitetu p. Stanisławem Linowskim na czele, oraz p. Ignacy Dziwgo — sędzia Pokoju w Ilji, pow. Wilejskiego, dzięki którego działalności w jednej z najmniejszych gmin zebrano przeszło 1,000 zł.

Ujemnie natomiast zaznaczył się bierny stosunek do akcji Ligi niektórych sfer społeczeństwa, jak oto:

a) nauczycielstwo w większości wypadków żadnego udziału w organizacji i przeprowadzeniu „Tygodnia" nie wzięło. Na przyszłość byłoby wskazane uzyskanie w tym względzie okólnika Min. Oświaty, wywierającego pewien nacisk na sfery nauczycielskie, szczególnie na prowincji;

b) znikomy udział sfer przemysłowo-handlowych, bankowych, ziemiaństwa i duchowieństwa;

c) kompletna obojętność prasy;

d) usunięcie się z bardzo nielicznemi wyjątkami społeczeństwa żydowskiego.

W czasie „Tygodnia" i po jego ukończeniu dokonano szeregu lotów propagandowych nad Wilnem i okolicami, do Wilejki pow., Oszmiany i nad powiatem Wileńsko-Trockim. Rozrzucono 65,000 sztuk ulotek propagandowych.

KOMITETY POWIATOWE.

Kowel. Komitet Kowelski nadesłał nam sprawozdanie kasowe za czas od 1.X 1925 r. do 1.I b. r. Saldo na 1 stycznia b. r. wynosi zł. 845.07.

KURS INSTRUKTORÓW MODELNICTWA.

Dn. 19.I b. r. o godz. 5 po poł. odbyło się w szkole im. Konarskiego otwarcie kursu instruktorskiego modelnictwa dla nauczycieli szkół warszawskich, zorganizowanego przez Komitet Stołeczny.

Przemówienia wygłosili pp.: Falkiewicz, prezes Komitetu Stołecznego i Garczyński, dyrektor biura Zarządu Głównego, poczem zostały wyświetlone filmy nasze „Precz z koleją!" i „Lotnictwo morskie".

Kurs zgromadził 60 uczni.

Dyrektorem kursu jest prof. Czesław Witoszyński.

OFIARNOŚĆ NA L. O. P. P.

Wydział Powiatowy w Wołkowysku przyznał Lidze tytułem subsydjum na r. 1926 kwotę zł. 500.

Rada gminna Zatora, na posiedzeniu w dn. 29.XII 1925 r. uchwaliła wstawić do budżetu gminnego na r. 1926 kwotę zł. 50 na cele L. O. P. P., przekazując tę sumę Zarządowi Głównemu.

Obie ofiary notujemy z podziękowaniem.

Przedsiębiorstwo wiertnicze i robót górniczych M. Łempicki, S. A. w Sosnowcu „uważając, iż spełniane przez Ligę zadanie jest jednem z najniezbędniejszych dla obrony odrodzonej Ojczyzny", przekazało Lidze przez wydział ofiar „Kurjera Warszawskiego" kwotę 500 zł.

Za ten prawdziwie obywatelski i godny naśladownictwa czyn, składamy firmie M. Łempicki serdeczne podziękowanie.

SPROSTOWANIE

W ogłoszonym przez nas w numerze 1 (styczniowym) „Lotu Polskiego" sprawozdaniu finansowem z II „Tygodnia Lotniczego" Komitetu Wojewódzkiego w Łodzi zaszła w druku omyłka.

Mianowicie w zestawieniu podano ogólny wpływ z „Tygodnia" zł. 75,203.74 zamiast zł. **73,203.74;** czysty zysk wynosi zł. **63,997.79,** nie zaś zł. **65,997.79,** co niniejszem prostujemy.

SPRAWOZDANIE FINANSOWE

Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Kielcach, za czas od 1/I do 31/X 1925 r.

STAN CZYNNY	zł.	gr.	STAN BIERNY	zł.	gr.
Gotówka w dniu 1/I 1925 r.	21,415	49	Propaganda (odczyty)	1,033	40
Wpisowe i składki członków	12,545	41	Koszta urządzenia „Tygodnia Lotniczego"	1,132	25
Ofiary	2,514	55	Koszta uruchomienia przemysłu lotniczego	708	50
Odsetki z banków	1,797	28	Wydawnictwa	116	25
Imprezy dochodowe	107	80	Administracja	2,683	73
			Zarząd Główny L. O. P. P.	18,803	12
			T-wo Obrony Przeciwgazowej	1,124	—
			Gotówka w kasie . . . . 562 zł. 75 gr.		
			Gotówka w banku . . . . 10,291 „ 23 „		
			Wartość zakupionych ruchomości . . . . 1,925 „ 30 „	12,779	28
	38,380	53		38,380	35

(—) *Łuczyński*

(—) *Skalski*